



ОТЧЕТ ЭМИТЕНТА ЭМИССИОННЫХ ЦЕННЫХ БУМАГ

Государственная компания «Российские автомобильные дороги»

Код эмитента: 00011-T

за 6 месяцев 2026 г.

Информация, содержащаяся в настоящем отчете эмитента, подлежит раскрытию в соответствии с законодательством Российской Федерации о ценных бумагах

Адрес эмитента	Москва, Страстной бульвар, 9
Контактное лицо эмитента	Карев Денис Михайлович, Заместитель директора департамента финансов Телефон: +7 (495) 727-11-95, доб. 36-01 Адрес электронной почты: OKF@russianhighways.ru

Адрес страницы в сети Интернет	https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=27572; http://www.russianhighways.ru
--------------------------------	--

Председатель правления	
Дата: «22» <u>сентября</u> 2026 года	_____ В.П. Петушенко подпись

Оглавление

Оглавление.....	2
Введение	4
Раздел 1. Управленческий отчет эмитента	6
1.1. Общие сведения об эмитенте и его деятельности.....	6
1.2. Сведения о положении эмитента в отрасли.....	11
1.3. Основные операционные показатели, характеризующие деятельность эмитента	35
1.4. Основные финансовые показатели эмитента	36
1.4.1. Финансовые показатели рассчитываемые на основе консолидированной финансовой отчетности (финансовой отчетности)	36
1.4.2. Финансовые показатели, рассчитываемые на основе бухгалтерской (финансовой) отчетности ..	39
1.4.3. Финансовые показатели кредитной организации	39
1.4.4. Иные финансовые показатели.....	40
1.4.5. Анализ динамики изменения финансовых показателей, приведенных в подпунктах 1.4.1 - 1.4.4 настоящего пункта	40
1.5. Сведения об основных поставщиках эмитента	40
1.6. Сведения об основных дебиторах эмитента	42
1.7. Сведения об обязательствах эмитента	42
1.7.1. Сведения об основных кредиторах эмитента	42
1.7.2. Сведения об обязательствах эмитента из предоставленного обеспечения	46
1.7.3. Сведения о прочих существенных обязательствах эмитента.....	46
1.8. Сведения о перспективах развития эмитента	46
1.9. Сведения о рисках, связанных с деятельностью эмитента.....	51
1.9.1. Отраслевые риски	53
1.9.2. Страновые и региональные риски	55
1.9.3. Финансовые риски	56
1.9.4. Правовые риски.....	61
1.9.5. Риск потери деловой репутации (репутационный риск)	64
1.9.6. Стратегический риск.....	66
1.9.7. Риски, связанные с деятельностью эмитента	69
1.9.8. Риск информационной безопасности	70
1.9.9. Экологический риск.....	73
1.9.10. Природно-климатический риск	75
1.9.11. Риски кредитных организаций.....	75
1.9.12. Иные риски, которые являются существенными для эмитента (группы эмитента)	75
Раздел 2. Сведения о лицах, входящих в состав органов управления эмитента, сведения об организации в эмитенте управления рисками, контроля за финансово-хозяйственной деятельностью и внутреннего контроля, внутреннего аудита, а также сведения о работниках эмитента.....	76
2.1. Информация о лицах, входящих в состав органов управления эмитента.....	76
2.1.1. Состав совета директоров (наблюдательного совета) эмитента	76
2.1.2. Информация о единоличном исполнительном органе эмитента	87
2.1.3. Состав коллегиального исполнительного органа эмитента	88
2.2. Сведения о политике в области вознаграждения и (или) компенсации расходов, а также о размере вознаграждения и (или) компенсации расходов по каждому органу управления эмитента	97
2.3. Сведения об организации в эмитенте управления рисками, контроля за финансово-хозяйственной деятельностью, внутреннего контроля и внутреннего аудита	100
2.4. Информация о лицах, ответственных в эмитенте за организацию и осуществление управления рисками, контроля за финансово-хозяйственной деятельностью и внутреннего контроля, внутреннего аудита	103
2.5. Сведения о любых обязательствах эмитента перед работниками эмитента и работниками подконтрольных эмитенту организаций, касающихся возможности их участия в уставном капитале эмитента	108

Раздел 3. Сведения об акционерах (участниках, членах) эмитента, а также о сделках эмитента, в совершении которых имела заинтересованность, и крупных сделках эмитента.....	110
3.1. Сведения об общем количестве акционеров (участников, членов) эмитента	110
3.2. Сведения об акционерах (участниках, членах) эмитента или лицах, имеющих право распоряжаться голосами, приходящимися на голосующие акции (доли), составляющие уставный (складочный) капитал (паевой фонд) эмитента.....	110
3.3. Сведения о доле участия Российской Федерации, субъекта Российской Федерации или муниципального образования в уставном капитале эмитента, наличии специального права (золотой акции)	110
3.4. Сделки эмитента, в совершении которых имела заинтересованность	110
3.5. Крупные сделки эмитента	110
Раздел 4. Дополнительные сведения об эмитенте и о размещенных им ценных бумагах	111
4.1. Подконтрольные эмитенту организации, имеющие для него существенное значение	111
4.2. Дополнительные сведения, раскрываемые эмитентами зеленых облигаций, социальных облигаций, облигаций устойчивого развития, адаптационных облигаций	123
4.2.1. Информация о реализации проекта (проектов), для финансирования и (или) рефинансирования которого (которых) используются денежные средства, полученные от размещения зеленых облигаций, социальных облигаций, облигаций устойчивого развития, адаптационных облигаций	123
4.2.2. Описание политики эмитента по управлению денежными средствами, полученными от размещения зеленых облигаций, социальных облигаций, облигаций устойчивого развития, адаптационных облигаций	123
4.2.3. Отчет об использовании денежных средств, полученных от размещения зеленых облигаций, социальных облигаций, облигаций устойчивого развития, адаптационных облигаций	123
4.2(1). Дополнительные сведения, раскрываемые эмитентами инфраструктурных облигаций	123
4.2(2). Дополнительные сведения, раскрываемые эмитентами облигаций, связанных с целями устойчивого развития	123
4.2(3). Дополнительные сведения, раскрываемые эмитентами облигаций климатического перехода .	123
4.3. Сведения о лице (лицах), предоставившем (предоставивших) обеспечение по облигациям эмитента с обеспечением, а также об обеспечении, предоставленном по облигациям эмитента с обеспечением	123
4.3.1. Дополнительные сведения об ипотечном покрытии по облигациям эмитента с ипотечным покрытием.....	123
4.3.2. Дополнительные сведения о залоговом обеспечении денежными требованиями по облигациям эмитента с заложенным обеспечением денежными требованиями	124
4.4. Сведения об объявленных и выплаченных дивидендах по акциям эмитента	124
4.5. Сведения об организациях, осуществляющих учет прав на эмиссионные ценные бумаги эмитента	124
4.5.1. Сведения о регистраторе, осуществляющем ведение реестра владельцев ценных бумаг эмитента	124
4.5.2. Сведения о депозитарии, осуществляющем централизованный учет прав на ценные бумаги эмитента	124
4.6. Информация об аудиторе эмитента	124
Раздел 5. Консолидированная финансовая отчетность (финансовая отчетность), бухгалтерская (финансовая) отчетность эмитента	127
5.1. Консолидированная финансовая отчетность (финансовая отчетность) эмитента	127
5.2. Бухгалтерская (финансовая) отчетность	127

Введение

Основания возникновения у эмитента обязанности осуществлять раскрытие информации в форме отчета эмитента.

Информация, содержащаяся в отчете эмитента, подлежит раскрытию в соответствии с пунктом 4 статьи 30 Федерального закона от 22.04.1996 № 39-ФЗ «О рынке ценных бумаг».

В отношении ценных бумаг Эмитента осуществлена регистрация проспекта ценных бумаг.

Биржевые облигации Эмитента допущены к организованным торгам на бирже с представлением бирже проспекта биржевых облигаций для такого допуска.

Сведения об отчетности, которая (ссылка на которую) содержится в отчете эмитента и на основании которой в отчете эмитента раскрывается информация о финансово-хозяйственной деятельности эмитента.

Отчет эмитента содержит ссылки на консолидированную финансовую отчетность, составленную в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности (далее также – МСФО) за 6 месяцев 2026 г., с приложением аудиторского заключения независимых аудиторов в отношении указанной отчетности, на основании которой в отчете эмитента раскрывается информация о финансово-хозяйственной деятельности Эмитента.

Информация о финансово-хозяйственной деятельности Эмитента, содержащаяся в отчете эмитента, приведена на основе данных промежуточной консолидированной финансовой отчетности, составленной в соответствии с МСФО, за 6 месяцев 2026 г.

Информация о финансово-хозяйственной деятельности Эмитента отражает его деятельность в качестве организации, которая вместе с другими организациями в соответствии с МСФО определяется как Группа.

Промежуточная консолидированная финансовая отчетность Эмитента, на основании которой в настоящем отчете эмитента раскрыта информация о финансово-хозяйственной деятельности Эмитента, дает объективное и достоверное представление об активах, обязательствах, финансовом состоянии, прибыли или убытке Эмитента.

Информация о финансовом состоянии и результатах деятельности эмитента содержит достоверное представление о деятельности Эмитента, а также об основных рисках, связанных с его деятельностью.

Настоящий отчет эмитента содержит оценки и прогнозы в отношении будущих событий и (или) действий, перспектив развития отрасли экономики, в которой Эмитент осуществляет основную деятельность, и результатов деятельности Эмитента, в том числе его планов, вероятности наступления определенных событий и совершения определенных действий.

Инвесторы не должны полностью полагаться на оценки и прогнозы, приведенные в настоящем отчете эмитента, так как фактические результаты деятельности Эмитента в будущем могут отличаться от прогнозируемых результатов по многим причинам. Приобретение Биржевых облигаций Эмитента связано с рисками, в том числе описанными в настоящем отчете эмитента.

В настоящем отчете эмитента используются следующие термины:

Эмитент, Государственная компания, ГК «Автодор» – Государственная компания «Российские автомобильные дороги».

Группа, Группа эмитента, Группа компаний, Группа компаний «Автодор» – Эмитент и все его подконтрольные организации, определяемые в соответствии с Международным стандартом финансовой отчетности (IFRS) 10 «Консолидированная финансовая отчетность» как группа.

Закон о Государственной компании – Федеральный закон от 17.07.2009 № 145-ФЗ «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Программа деятельности – документ, определяющий основные направления, финансово-экономические показатели и ожидаемые результаты деятельности Государственной компании на долгосрочный период и содержащий в том числе сведения о мероприятиях, для реализации которых Государственной компании предоставляются субсидии из федерального бюджета, с указанием источников, объема, структуры финансирования. Действующая Программа деятельности утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 31.12.2009 № 2146-р (ред. от 07.04.2026 № 763-р) «Об утверждении программы деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010–2030 годы)».

Опорная сеть автомобильных дорог – совокупность важнейших автомобильных дорог, обеспечивающих устойчивые связи между основными точками транспортного спроса, включающая участки международных транспортных коридоров, все автомобильные дороги федерального значения,

отдельные региональные и прочие автомобильные дороги, отобранные на основе транспортно-географических критериев, показателей востребованности и социальной значимости.

Система «Свободный поток» – безбарьерная система взимания платы за проезд по автодорогам.

ДКП – денежно-кредитная политика Банка России.

ФОИВ – федеральный орган исполнительной власти.

ГЧП – государственно-частное партнерство.

ДЗО – входящие в структуру владения Государственной компании дочерние и зависимые общества Госкомпании «Автодор».

ДИС – долгосрочное инвестиционное соглашение.

МФЗ – многофункциональная зона дорожного сервиса.

ТЭО – технико-экономическое обоснование проекта.

ФНБ – Фонд национального благосостояния.

CAPEX – капитальные затраты на строительство объекта дорожной инфраструктуры.

Иная информация, которая, по мнению эмитента, будет полезна для заинтересованных лиц при принятии ими экономических решений.

В соответствии со ст. 4 Федерального закона от 23.07.2025 № 248-ФЗ организации, выручка которых составляет более 120 млн рублей в год, либо являющиеся клиентом системно значимой кредитной организации или кредитной организации, признанной Банком России в установленном им порядке значимой на рынке платежных услуг, на основании договора о приеме электронных средств платежа, обязаны с 01.09.2026 обеспечить потребителю возможность оплаты товаров (работ, услуг) путем перевода цифровых рублей.

Государственная компания обязана с 01.09.2026 обеспечить пользователям возможность оплаты проезда цифровым рублем.

Раздел 1. Управленческий отчет эмитента

1.1. Общие сведения об эмитенте и его деятельности

Полное фирменное наименование эмитента: *Государственная компания «Российские автомобильные дороги»*

Сокращенное фирменное наименование эмитента: *Государственная компания «Автодор»*

В уставе эмитента зарегистрировано наименование на иностранном языке.

Наименование эмитента на иностранном языке: *"Russian Highways" State Company*

Место нахождения эмитента: *Российская Федерация, г. Москва*

Адрес эмитента: *Российская Федерация, г. Москва, Страстной бульвар, 9*

Сведения о способе создания эмитента.

Государственная компания «Российские автомобильные дороги» создана путем учреждения в виде некоммерческой организации на основании Федерального закона от 17.07.2009 № 145-ФЗ «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Государственная компания является некоммерческой организацией, созданной Российской Федерацией на основе имущественных взносов в целях оказания государственных услуг и выполнения иных полномочий в сфере дорожного хозяйства с использованием федерального имущества на основе доверительного управления.

Государственная компания вправе осуществлять деятельность, приносящую доходы и соответствующую целям, ради которых она создана, лишь постольку, поскольку это служит достижению этих целей. После уплаты налогов и сборов, предусмотренных законодательством о налогах и сборах, доходы Государственной компании, полученные в результате такой деятельности, направляются на достижение целей, установленных федеральным законом от 17.07.2009 № 145-ФЗ.

Учредителем Государственной компании выступает Российская Федерация. Права и обязанности учредителя Государственной компании осуществляет от имени Российской Федерации Правительство Российской Федерации или уполномоченный Правительством Российской Федерации федеральный орган исполнительной власти (Министерство транспорта Российской Федерации (далее – Минтранс России) согласно п.5.5 (12) положения о Минтрансе России, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 395 со всеми изменениями).

Государственная компания создана и действует в целях оказания государственных услуг и выполнения иных полномочий в сфере дорожного хозяйства с использованием федерального имущества на основе доверительного управления, а также в целях поддержания в надлежащем состоянии и развития сети автомобильных дорог Государственной компании, увеличения их пропускной способности, обеспечения движения по ним, повышения качества услуг, оказываемых пользователям автомобильными дорогами Государственной компании, развития объектов дорожного сервиса, размещаемых в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог Государственной компании, и в иных определенных Правительством Российской Федерации целях в сфере развития автомобильных дорог и улучшения их транспортно-эксплуатационного состояния.

Дата создания эмитента: *17.07.2009*

Все предшествующие наименования эмитента в течение трех последних лет, предшествующих дате окончания отчетного периода, за который составлен отчет эмитента:

Реорганизации Эмитента в течение трех последних лет, предшествующих дате окончания отчетного периода, за который составлен отчет эмитента, не осуществлялись.

Основной государственный регистрационный номер (ОГРН): *1097799013652*

ИНН: *7717151380*

Эмитент является некоммерческой организацией, не имеющей членства и созданной Российской Федерацией на основе имущественных взносов. Уставный капитал отсутствует.

Кратко описываются финансово-хозяйственная деятельность, операционные сегменты и география осуществления финансово-хозяйственной деятельности эмитента. В случае если эмитентом составляется и раскрывается (содержится в отчете эмитента) консолидированная финансовая отчетность, указанные сведения раскрываются в отношении группы эмитента и дополнительно приводится краткая характеристика группы эмитента с указанием общего числа организаций, составляющих группу эмитента, и личного закона таких организаций.

Эмитент входит в Группу.

Государственная компания в соответствии с Федеральным законом от 17.07.2009 № 145-ФЗ «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» создана в качестве некоммерческой организации и не имеет своей целью получение прибыли.

Эмитент входит в Группу, которая имеет цель становления в качестве глобального инфраструктурного инвестиционного холдинга, реализующего стратегические цели государства и общества, в том числе занимающегося привлечением инвестиций в строительство, а также проектированием, строительством и эксплуатацией автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, и придорожной инфраструктуры в Российской Федерации и за рубежом.

Государственная компания построена по функционально-территориальному принципу и включает в себя центральный аппарат и филиалы: Воронежский, Голицынский, Ростовский, Краснодарский, Калужский, Тверской, Санкт-Петербургский, Казанский, Нижегородский, Башкирский, Екатеринбургский, Пермский, Сочинский, а также дочернее общество ООО «УК Автотор».

Виды деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги»:

- Управление инвестиционными проектами Государственной компании, в том числе осуществляемыми на принципах государственно-частного партнерства.*
- Осуществление функций заказчика при выполнении инженерных изысканий для подготовки проектной документации, осуществлении строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог Государственной компании.*
- Обеспечение необходимого уровня качества услуг (комфортабельность, безопасность, скорость), оказываемых пользователям автомобильными дорогами Государственной компании и связанных с проездом и обслуживанием данных пользователей.*
- Организация дорожного движения, в том числе управление транспортными потоками.*
- Заключение концессионных соглашений в отношении автомобильных дорог Государственной компании на создание, реконструкцию, капитальный ремонт, содержание таких автомобильных дорог или их участков, а также на содержание объектов дорожного сервиса в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог Государственной компании.*
- Мониторинг состояния объектов дорожного сервиса в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог Государственной компании, а также определение потребностей в строительстве и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании и указанных объектов дорожного сервиса.*

Стратегическая цель Государственной компании – предоставлять комплексную инфраструктурную услугу, обеспечивающую безопасность и удовлетворенность пользователей при создании и развитии сети платных федеральных и региональных автомобильных дорог, в том числе с использованием механизмов ГЧП.

Для достижения указанной цели предусмотрена реализация 6 ключевых задач:

- Создать на базе Государственной компании центр компетенций по развитию скоростных и платных региональных и федеральных дорог, в т.ч. с использованием механизмов ГЧП;*
- Стать инфраструктурным холдингом полного цикла;*
- Развивать сеть федеральных и региональных платных автомобильных дорог;*
- Развивать главный продукт – комплексную инфраструктурную услугу;*
- Развивать собственные виды деятельности;*
- Обеспечить цифровую трансформацию.*

Анализ перечня создаваемых Группой компаний продуктов (услуг).

Основным продуктом ГК «Автотор» является скоростная автомобильная дорога с интегрированными сервисами, обеспечивающими высокий уровень удовлетворенности пользователей. Компания сочетает выполнение государственных задач по развитию транспортной инфраструктуры с коммерческой эксплуатацией платных дорог и клиентоориентированным подходом.

Комплексная инфраструктурная услуга, предоставляемая ГК «Автотор», включает в себя не только поддержание высокого качества состояния собственных автомобильных дорог, сокращение времени в пути, но и обеспечение безопасности, управление инцидентами, информирование пользователей и поддержку со стороны службы аварийных комиссаров, а также придорожный сервис международного качества и покрытие сотовой связью.

Формируется комплексная продуктовая линейка, направленная на удовлетворение потребностей государства, пользователей платных дорог и внешних клиентов. Продукты структурированы по организационным уровням и включают инфраструктурные, пользовательские и сервисные/нишевые решения.

Продукты систематизированы по трем ключевым направлениям:

1. Инфраструктурный продукт.

ГК «Автодор» создает дорожно-транспортную инфраструктуру, ориентированную в первую очередь на государство как основного клиента. Формирование данного продукта осуществляется в строгом соответствии с внутренними и внешними нормативными требованиями, включая государственные стандарты (ГОСТ). Деятельность Государственной компании в данном сегменте сосредоточена на рынке дорожного строительства и эксплуатации дорог (включая операторскую деятельность), где ГК «Автодор» выступает под своим корпоративным брендом и является держателем продукта.

2. Пользовательский продукт.

Пользовательским продуктом выступает проезд по скоростным платным дорогам, сформированный с учетом запросов приоритетных сегментов пользователей и ориентированный на потребности конечных пользователей платных дорог. Деятельность в этом направлении осуществляется на рынке пассажирских перевозок под специально разработанным потребительским брендом сети скоростных дорог.

Пользовательский продукт складывается из физической, сервисной и информационной компоненты, а именно:

- физическая составляющая: качество дорожного полотна, АЗС, полосность, освещение, съезды и развязки, тарифы, пункты взимания платы, качество сигнала сотовой связи;*
- сервисная составляющая: многофункциональные зоны, клиентоцентричный образ сервиса, питание, зоны отдыха, туалеты, аварийные комиссары, средства доступа и оплаты, центры поддержки и обслуживания (ЦПиО), мобильный пункт продаж, персональный менеджер;*
- информационная составляющая: мобильное приложение, личный кабинет, сайт, собственные информационные каналы, медиапродукты, информация на табло, контакт-центр, обучение, программа лояльности.*

3. Сервисные/нишевые продукты.

Поставщиками сервисных решений выступают дочерние компании (ООО «Автодор – Платные Дороги», ООО «Автодор – Девелопмент»). Продукты разделены по трем сегментам основных клиентов, а именно:

- пользователи платных дорог: продукт представляет собой дополнительные сервисы для пользователей платных дорог (страхование, транспондеры, сервисы на МФЗ и др.), инфраструктура для ВАС;*

Рынок присутствия: пассажирские и грузовые перевозки. Бренд: потребительский бренд сети скоростных дорог;

- ГК «Автодор»: продукт представляет собой дополнительные сервисы и услуги управления инфраструктурой (операторство дорог, телекоммуникации, системы доступа и др.);*

Рынок присутствия: создание и управление транспортной инфраструктурой. Бренд: бренды ДЗО (при необходимости);

- внешние клиенты: продукты на базе технологий ГК «Автодор» (распознавание номерных знаков, весовой контроль, автоматизированные системы управления движением и др.).*

Компания реализует единые требования к инфраструктурным элементам для всех трасс, что гарантирует одинаково высокий уровень безопасности, надежности и комфорта независимо от местоположения дороги. Параллельно внедряется единый стандарт сервиса, закрепленный в SLA с партнерами, который четко регламентирует уровень качества услуг, зоны ответственности и т.д. Особое внимание уделяется стандартизации процессов проектирования и создания элементов продукта – от дорожного полотна до сервисных зон и цифровых решений.

Эффективность деятельности компании на горизонте стратегии до 2036 года будет определяться комплексом ключевых показателей, включающих не только количественные параметры (например, протяженность построенных скоростных магистралей), но и качественные аспекты, а именно уровень удовлетворенности пользователей платных дорог, степень внедрения семейства единых продуктовых стандартов, а также вклад в развитие экономики страны через создание мультипликативного эффекта предоставленной инфраструктурной услуги.

Программа деятельности определяет основные направления деятельности Государственной компании, включает в себя основные мероприятия по строительству и реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог, находящихся в доверительном управлении Государственной компании и (или) подлежащих передаче в доверительное управление Государственной компании (далее - автомобильные дороги Государственной компании), определяет очередность указанных мероприятий и сроки их реализации, необходимый объем работ, источники их финансирования, а также содержит целевые показатели и целевые индикаторы деятельности Государственной компании на 2010 – 2030 годы.

Для достижения поставленных целей Эмитент реализует следующие мероприятия:

- осуществление строительства и реконструкции магистральных и скоростных автомобильных дорог, связывающих перспективные центры экономического роста Российской Федерации (крупные и крупнейшие городские агломерации), основные выходы за государственную границу Российской Федерации (крупнейшие порты и автодорожные пограничные переходы, благодаря которым происходит интеграция страны в общемировую транспортную систему и международные транспортные коридоры) и иные крупные центры генерации спроса на скоростную автодорожную инфраструктуру;

- формирование сети платных участков на автомобильных дорогах Государственной компании;

- привлечение внебюджетных инвестиций в проектирование, строительство и реконструкцию автомобильных дорог Государственной компании на основе механизмов государственно-частного партнерства;

- поэтапное формирование новых международных автодорожных маршрутов, интегрированных с сетью европейских и евразийских транспортных коридоров;

- обеспечение соответствия транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог Государственной компании нормативным требованиям;

- обеспечение повышения качества дорожных работ и долговечности объектов дорожной инфраструктуры путем реализации инновационных программ и применение новых более эффективных форм контрактных отношений;

- повышение безопасности дорожного движения и транспортной безопасности на автомобильных дорогах Государственной компании;

- повышение качества услуг, предоставляемых пользователям автомобильных дорог Государственной компании, в том числе путем создания сети многофункциональных зон дорожного сервиса на автомобильных дорогах Государственной компании.

В настоящее время Эмитент динамично развивается в рамках утвержденных направлений деятельности и планомерно реализует инвестиционные проекты, определенные Программой деятельности на долгосрочный период.

Группа осуществляет свою деятельность в одном географическом регионе (Российская Федерация) и руководство Группы считает, что все операции Группы относятся к одному сегменту.

Краткая характеристика группы эмитента с указанием общего числа организаций, составляющих группу эмитента, и личного закона таких организаций.

	Наименование организации	Личный закон организации
1.	ООО УК «Автодор»	Российская Федерация
2.	ООО «Строительная компания «Автодор»	Российская Федерация
3.	ООО «Автодор-Девелопмент»	Российская Федерация
4.	ООО «Автодор-Торговая Площадка»	Российская Федерация
5.	ООО «Автодор-Инжиниринг»	Российская Федерация
6.	ООО «Автодор-Платные Дороги»	Российская Федерация
7.	ООО «Автодор-Управление проектами»	Российская Федерация
8.	ООО «Автодор-Эксплуатация»	Российская Федерация
9.	АО «Дорожное эксплуатационное предприятие № 13»	Российская Федерация
10.	АО «Дорожное эксплуатационное предприятие № 22»	Российская Федерация
11.	АО «Дорожное эксплуатационное предприятие № 17»	Российская Федерация
12.	АО «Дорожное эксплуатационное предприятие № 73»	Российская Федерация

Личным законом Эмитента является законодательство Российской Федерации.

Общее число организаций, составляющих группу эмитента: 13 организаций, включая Эмитента.

Цель создания Общества с ограниченной ответственностью Управляющая компания «Автодор» – обеспечение контроля деятельности дочерних обществ, в том числе в части содействия достижению целей деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

ООО «СК «Автодор» является дорожно-строительной структурой, работающей в области дорожного строительства: строительство новых дорог, укладка асфальта, укладка плитки и тротуарной брусчатки, текущий и капитальный ремонт дорог, асфальтирование площадок

различного назначения, благоустройство и обслуживание дорог.

ООО «Автодор-Девелопмент» создано для реализации инфраструктурных и сервисных проектов, связанных с основной деятельностью Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

Цель создания ООО «Автодор-Торговая площадка» – комплексное сопровождение процедур закупок и торгов по реализации, автоматизация закупочной деятельности, антимонопольное сопровождение деятельности и организация деловых мероприятий.

Цель создания ООО «Автодор-Инжиниринг» – реализация задач Государственной компании «Российские автомобильные дороги» в повышении инновационного потенциала автомобильных дорог, улучшении их технико-экономических показателей и потребительских свойств.

Цель создания ООО «Автодор-Платные Дороги» – операторская деятельность по взиманию денежных средств на платных участках автодороги М-4 «Дон» в Московской области (21 км – 211 км) и ПВП на 668 км М-11 «Нева», а также распространение электронных средств регистрации проезда – транспондеров T-pass, сбор платы за проезд, осуществляемой с помощью данных устройств, предоставление пользователям комплексной поддержки и удобных клиентских сервисов.

ООО «Автодор-Управление проектами» осуществляет деятельность заказчика-застройщика, генерального подрядчика.

ООО «Автодор-Эксплуатация» создано для эксплуатации автомобильных дорог и автомагистралей и осуществляет руководство деятельностью (осуществление полномочий единоличного исполнительного органа - управляющей организации) акционерных обществ «ДЭП № 13», «ДЭП № 17», «ДЭП № 22», «ДЭП № 73».

АО «Дорожное эксплуатационное предприятие № 13» создано для эксплуатации автомобильных дорог и автомагистралей и осуществляет деятельность по содержанию и ремонту автодорог и реализации асфальтобетонных смесей.

АО «Дорожное эксплуатационное предприятие № 22» создано с целью перевозки грузов специализированными автотранспортными средствами и осуществляет деятельность по реализации асфальтобетонных смесей и сдачи имущества в аренду.

АО «Дорожное эксплуатационное предприятие № 17» создано для эксплуатации автомобильных дорог и автомагистралей и осуществляет деятельность по добыче полезных ископаемых из скважины (добыча соляного раствора для эксплуатации автомобильных дорог в зимний период) и реализация хлоридов.

АО «Дорожное эксплуатационное предприятие № 73» создано для эксплуатации автомобильных дорог и автомагистралей и осуществляет деятельность по сдаче имущества в аренду.

Группа учитывает следующие вложения по методу долевого участия:

- АО «Концессионная компания «Обход Тольятти» с эффективной долей владения 25,5089%;*
- ООО «Единый оператор» с эффективной долей владения 25,1%.*

В случае если федеральными законами для определенной категории (группы) инвесторов, в том числе для иностранных инвесторов (группы лиц, определяемой в соответствии статьей 9 Федерального закона "О защите конкуренции", в которую входят иностранные инвесторы), установлены ограничения при их участии в уставном капитале эмитента (совершении сделок с акциями (долями), составляющими уставный капитал эмитента) в связи с осуществлением эмитентом и (или) его подконтрольными организациями определенного вида (видов) деятельности, в том числе вида (видов) деятельности, имеющего стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства, указывается на это обстоятельство и раскрываются название и реквизиты федерального закона, которым установлены соответствующие ограничения.

Такие ограничения отсутствуют.

Иная информация, которая, по мнению эмитента, является существенной для получения заинтересованными лицами общего представления об эмитенте и его финансово-хозяйственной деятельности.

Цели создания Эмитента.

Создание Государственной компании обусловлено необходимостью внедрения новых эффективных механизмов управления развитием сети автомобильных дорог и финансирования дорожного хозяйства. Основными целями деятельности Государственной компании являются формирование и развитие национальной сети скоростных автомобильных дорог, привлечение частных инвестиций в дорожный сектор в целях снижения финансовой нагрузки на бюджет Российской Федерации.

Учитывая цели создания ГК «Автодор», определенные законодательством, цели

Транспортной стратегии Российской Федерации, требования и ожидания заинтересованных участников, а также концептуальные решения, закреплённые на стратегических сессиях, участниками стратегических сессий выработана и утверждена Миссия Группы компаний «Автодор»:

Для человека	Для бизнеса	Для государства
Предоставляем качественный продукт – скоростную, безопасную автомобильную магистраль и весь сопутствующий сервис.	Сокращаем транспортные издержки.	Способствуем достижению целей и решению государственных задач.
Удовлетворенность пользователей и клиенто-ориентированность	Увеличиваем скорость доставки грузов. Увеличиваем гибкость и мультимодальность.	Участвуем в реализации Национальных и федеральных проектов, Транспортной стратегии.
	Создаем рынок для новых технологий	

Слоган: С НАМИ ГОРОДА СТАНОВЯТСЯ БЛИЖЕ. С НАМИ РАССТОЯНИЯ СТАНОВЯТСЯ КОРОЧЕ.

Цели создания ДЗО.

ДЗО	Цель
ООО УК "Автодор" (УК)	– Стать единым корпоративным центром Группы компаний «Автодор», опираясь на единую информационную систему и поддерживая высокие стандарты качества, к 2030 году – Стать частью центра компетенций Группы компаний «Автодор» по развитию федеральных и региональных платных дорог по направлению проектов ГЧП к 2036 году.
ООО "Автодор- Платные дороги" (ПД)	– Стать крупнейшим оператором (free flow + БСВП) федеральных и региональных платных дорог долей не менее 50 % к 2036 году. – Стать единым центром компетенций в части ИТ-услуг в контуре Группы компаний (100%) к 2030 году.
ООО "Автодор- Девелопмент" (Девелопмент)	– Обосновать, получить финансирование и реализовать не менее 1 проекта комплексной застройки территории, прилегающей к дорогам Государственной компании (жилье, производство, логистика) до 2036 г. – Строительство 97 МФЗ или отдельных ОДС в их составе к 2036 году.
ООО "Автодор-Эксплуатация", АО "ДЭП № 22", АО "ДЭП № 17", АО "ДЭП № 73"	– Стать успешной, конкурентоспособной компанией в дорожной отрасли (ремонт, содержание и кап ремонт) в регионах присутствия с долей участия 5 % (в деньгах) к 2036 году. – Наладить полный цикл производства (не менее 70 %) к 2036 году. – Чистая прибыль организации не менее 200 млн рублей ежегодно к 2036 году.
АО "ДЭП № 13"	Стать ключевым подрядчиком по эксплуатации сети дорог Автодора в регионах присутствия с выполнением работ в размере не менее 80 % собственными силами к 2036 году.
ООО "Автодор – Инжиниринг"	Стать лидером в области строительного контроля и контроля качества инженерных изысканий на дорогах Государственной компании к 2036 году.
ООО "Автодор – Торговая площадка" (ТП)	К 2036 году мы становимся специализированным оператором с долей выручки по этому направлению не менее 3%.

1.2. Сведения о положении эмитента в отрасли

Указывается общая характеристика отрасли, в которой эмитент осуществляет свою финансово-хозяйственную деятельность, а если эмитентом составляется консолидированная финансовая отчетность - общая характеристика отрасли, в которой осуществляют деятельность организации группы эмитента.

Документы, определяющие развитие отрасли и Группы компаний «Автодор».

Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2024 № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года».

Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года разработана в целях повышения пространственной связанности и транспортной доступности территорий, повышения мобильности населения и развития внутреннего туризма, увеличения объема и скорости транзита грузов и развития мультимодальных логистических технологий, цифровой трансформации отрасли ускоренного внедрения новых технологий.

Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года разработана для формирования сбалансированной системы расселения и территориальной организации экономики Российской Федерации, которое будет способствовать достижению национальных целей и обеспечению национальной безопасности. В стратегии заданы основные принципы развития объектов транспортной инфраструктуры.

Стратегия развития строительной отрасли и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2035 года определяет вызовы, задачи и результаты развития стройкомплекса. Основным результатом ее реализации в области транспортного строительства должна стать достаточность мощностей строительных организаций для решения задач Транспортной стратегии, повышение производительности труда, снижение издержек строительства объектов транспортной инфраструктуры.

Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года определяет ожидаемый темп роста автомобилизации населения, что влияет на спрос на поездки по автомобильным дорогам, в том числе находящимся в управлении ГК «Автодор».

Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2036 года представляет собой систему мероприятий, направленных на реализацию долгосрочных задач социально-экономического развития страны с учетом рационального вклада регионов в решение этих задач, определяемого реальными предпосылками и ограничениями их развития. Прогноз был утвержден в 2018 году и к настоящему времени требует актуализации.

Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2025 год и на плановый период 2026 и 2027 годов определяет ключевые макроэкономические параметры на период до 2027 года, которые формируют общие условия ведения бизнеса, такие как индекс потребительских цен, индекс цен производителей и т.д.

Национальный проект (НП) «Инфраструктура для жизни». Сроки реализации: с 01.01.2025 по 31.12.2030. Основной целью является обеспечение граждан социально значимой инфраструктурой нового качества. Национальный проект состоит из 12 федеральных проектов и обеспечивает преемственность государственной политики в сферах дорожного строительства, жилищно-коммунального хозяйства, обеспечения безопасности дорожного движения, развития пассажирского транспорта общего пользования.

Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы». Утверждена постановлением Правительства от 20 декабря 2017 года № 1596, определяет приоритеты и цели государственной политики в сфере транспорта.

Федеральный проект «Доверительное управление федеральными автомобильными дорогами общего пользования Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» сроком реализации до 2030 года направлен на создание условий для обеспечения экономического роста, повышения конкурентоспособности отраслей экономики и улучшения качества жизни населения за счет формирования и развития сети магистральных и скоростных автомобильных дорог Российской Федерации, удовлетворяющих спрос на перевозки с требуемыми показателями скорости, надежности, безопасности и ценовой доступности для потребителей.

Национальный проект «Эффективная транспортная система» сроком реализации до 2030 года. Основная цель проекта – создать единую транспортную сеть, которая будет удобной и доступной для всех. Это предполагает не только модернизацию уже существующих объектов, но и строительство новых, что позволит сократить время в пути, увеличить безопасность и улучшить логистику между различными регионами страны.

Стратегическое направление в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года¹⁰ определяет задачи в области цифровизации деятельности основных участников транспортной отрасли для повышения качества транспортно-логистических услуг. Стратегическое направление включает проект «Беспилотные логистические коридоры», реализуемый для минимизации человеческого фактора на дорогах, повышения скорости доставки и сокращения издержек перевозчиков.

Концепция развития автомобильного туризма в России до 2035 года определяет приоритетные направления развития автомобильного туризма и сопутствующей инфраструктуры, включая объекты дорожного сервиса.

Программа деятельности Государственной компании.

Основной вклад Группы компаний «Автодор» в национальную экономику – это развитие автодорожной инфраструктуры и увеличение мобильности населения и грузов. Занимаясь строительством и последующей эксплуатацией дорог и придорожной инфраструктуры, ГК «Автодор» обеспечивает связанность территорий и создает социально-экономические эффекты в виде дополнительного вклада в экономический рост (мультипликативный эффект на ВДС регионов, включающий рост выручки компаний, рост спроса на товары и услуги, эффекты от экономии времени в пути, эффекты от повышения безопасности дорожного движения, агломерационные эффекты, эффекты от ликвидации инфраструктурных ограничений, эффекты от прироста туристического потока), занятость населения, развитие инноваций, улучшение экологии и повышение энергоэффективности.

Грамотно выстроенная дорожно-транспортная система является обязательным условием для роста социально-экономических показателей. В связи с этим мероприятия по модернизации дорожной сети входят в число приоритетных задач стратегического развития страны.

Сейчас почти половина населения страны (48%) живет рядом со скоростными дорогами. Они построены на самых загруженных направлениях: с севера на юг и с запада на восток. Соединяют Санкт-Петербург и Москву с Уралом и южными регионами. К этим скоростным магистралям относятся трассы М-4 «Дон», М-11 «Нева» и М-12 «Восток». Ежегодно по ним перевозят около 172 млн тонн грузов.

Скоростные трассы позволяют существенно сократить время в пути, дают возможность сократить время на логистику, повысить эффективность процессов, доставлять больше грузов. По расчетам логистов, перевозка грузов на расстояние 1,7 тыс. км по таким трассам позволяет сэкономить 8,5 тыс. руб., а время в пути сокращается на 40%.

В последние годы развитие дорожной сети в России демонстрирует явную положительную динамику, перейдя от точечного ремонта к системной модернизации и реализации стратегических проектов. Флагманом нового строительства стала скоростная трасса М-12 «Восток», которая уже кардинально изменила логистику между Москвой, Поволжьем и Уралом. Время доставки между Москвой и Казанью при поездке по М-12 «Восток» сократилось на три-пять часов, а от Москвы до Екатеринбурга один водитель, соблюдая трудовые нормы, может доехать за два дня вместо трех-четырех дней по М-7 или М-5. Открытые участки М-12, а также активная реконструкция на других ключевых направлениях, включая М-4 «Дон», транспортный коридор А-280 на юге и важные связи на Урале (например, Уфа – Челябинск), позволяют увеличить оборачиваемость транспорта.

К другим новым значимым скоростным дорожным участкам относится отрезок трассы М-12 «Восток» от Дюртюли до Ачита, который был введен в 2025 г. Теперь среднее время движения от Казани до Екатеринбурга для грузовиков сократилось более чем на 4 часа – с 14 часов до 9 часов 45 минут. Раньше грузовик проезжал 1060 км, а сейчас маршрут сократился до 862 км, поэтому средний грузовик на каждой поездке экономит около 60 л топлива.

Строительство и реконструкция скоростных автодорог открывают новые перспективы не только для бизнеса, но и для рядовых автолюбителей. Например, развитие автотрасс способствует популяризации автомобильного туризма. По данным Минэкономразвития, по итогам текущего года треть всего туристического потока в России составят туристы на автомобилях. Туристы все чаще используют скоростные трассы, которые делают дальние поездки более комфортными. Хорошее состояние дорожно-транспортной инфраструктуры формирует положительный имидж региона как комфортного и гостеприимного направления для путешествий.

Например, по М-12 «Восток» время в пути от Москвы до Казани – шесть с половиной часов, а значит, столица Татарстана может стать для путешественников из Москвы маршрутом выходного дня. Дополнительный приток туристов получили не только крупные центры, такие как Санкт-Петербург или Казань, но и малые. Благодаря скоростным автодорогам в 3 раза вырос поток туристов в Завидово, в 2,5 раза – на Валдай, вдвое больше туристов посетили Арзамас, на 30% увеличился туристический поток в Суздаль.

Создавать скоростные дороги, оптимизировать транспортные маршруты, выводить транзитный грузовой поток за пределы жилых зон, снижать нагрузку на улично-дорожную сеть позволяет строительство обходов населенных пунктов. Всего с 2019 по 2024 год в России построено и реконструировано 39 обходов городов. А к 2030 году должно быть построено не менее 50 автодорожных обходов населенных пунктов.

Один из значимых проектов – десятикилометровый обход Адлера. Эта дорога позволит не только быстрее добираться из центра Сочи до аэропорта, но и существенно разгрузит жилые районы. Строительство проходит в несколько этапов. Летом было открыто движение по реконструированному путепроводу на трассе А-149 Адлер – Красная Поляна, который входит в состав будущей развязки у восточного портала обхода Адлера.

Именно строительство скоростных дорог дало мощный импульс развитию качественной придорожной инфраструктуры в России. «Несколько лет назад мы полностью изменили подход к реализации инфраструктурных проектов. В центре нашего внимания — пользователь, и мы уже не просто строим качественные дороги, мы создаем полноценную инфраструктурную услугу. Поэтому для нас высочайшим приоритетом является удовлетворенность автомобилистов не только от качества дорожного покрытия, но и от высокого уровня сервиса и комфорта в пути. На наших трассах работают не просто АЗС, а по-настоящему многофункциональные зоны (МФЗ) отдыха. На них можно заправиться, отдохнуть, пообедать, размяться, принять душ, сводить детей на детскую площадку, воспользоваться услугами прачечной и даже выгулять домашних питомцев», – прокомментировал председатель правления Государственной компании В.П. Петушенко в интервью для СМИ. На сети скоростных дорог Государственной компании уже реализовано 126 МФЗ.

Представители транспортной отрасли считают, что нужно развивать умную дорожную инфраструктуру.

В то же время в нашей стране уже реализован первый грузовой беспилотный маршрут длиной более 1 тыс. км. Он проходит по трассам М-11 «Нева» и А-113 ЦКАД. По ним курсируют как грузовые транспортные беспилотники, так и легковые. Это стало возможным благодаря усилиям производителей беспилотных автомобилей, системной слаженной работе и развитию интеллектуальных транспортных систем. Автоматизированная система управления дорожным движением способствует существенному повышению безопасности на дорогах: собирает данные с камер, датчиков и метеостанций, анализирует поток транспорта и помогает службам быстрее реагировать на возникшие ситуации.

Система управления дорожной отраслью: опыт зарубежных стран и России.

В странах с развитой дорожной сетью, находящихся на эксплуатационной или сервисной стадии, стратегическое планирование осуществляется на срок около 5 лет государственными институтами совместно с ключевыми компаниями отрасли и экспертными центрами. Последние имеют существенный вес в отрасли и сопровождают принятие всех ключевых решений.

На стадии эксплуатации большинство проектов ГЧП реализуется в области реконструкции и капитального ремонта участков дорожной сети.

Данные проекты характеризуются более низкими относительно проектов строительства (примерно в 10 раз ниже) капитальными затратами и поэтому практически не требуют бюджетного финансирования и несут меньшие риски нецелевого использования бюджетных средств, реализуются преимущественно госкомпаниями, а финансирование и контроль – независимыми институтами и экспертными центрами.

Для стран в стадии активного роста организация управления отраслью может отличаться от эксплуатационной и сервисной стадии.

Так, страны, находящиеся на стадии быстрого роста, фокусируются на соединении регионов и дальнейшем расширении скоростной стратегической сети, а горизонт планирования у них выше (в среднем 10 лет).

Реализацией и контролем исполнения государственных проектов преимущественно занимаются региональные власти и комитеты, профильные министерства по развитию транспорта или инфраструктуры.

Управление проектами осуществляют крупные национальные компании, одновременно выступая и в роли технического заказчика и генерального подрядчика, при этом оперируя большим числом независимых субподрядных организаций.

В целом система управления автодорожным хозяйством в России схожа с организацией отрасли в зарубежных странах на аналогичной стадии развития.

При этом опыт зарубежных стран предлагает ряд механизмов, которые могут быть использованы на уровне государства с целью преодоления стратегических барьеров:

В части развития дорожной сети и рынка ГЧП.

– Создание и развитие национальных ассоциаций участников рынка ГЧП, позволяющих государственным органам «слышать» инвесторов и развивать лучшие практики реализации ГЧП проектов в стране (Канада).

– Развитие и повышение роли профильных экспертных организаций в принятии ключевых отраслевых решений (Италия).

– Развитие программ обучения и популяризации знаний о работе ГЧП проектов среди максимально широкого круга участников рынка (Канада).

В части развития модели функционирования отрасли.

Возможность 100% изъятия капитала концессионером в течение двух лет после начала коммерческой эксплуатации (Индия).

– Расширение концессионного периода из-за задержек, возникших не по вине концессионера (Индия).

В части финансирования отрасли.

- Предоставление государственных гарантий под финансирование инфраструктурных проектов частными инвесторами (Великобритания).*
- Возможность выделения дополнительных капитальных грантов для завершения объектов с физической готовностью свыше 50% (Индия).*
- Создание специализированного финансового учреждения для финансирования инфраструктурных проектов (Италия).*
- Установление 5-летних инвестиционных периодов с гарантированным финансированием (Великобритания).*

В части государственного регулирования отрасли.

- Запуск онлайн-системы для цифровизации процесса приобретения земли для национальных дорожных проектов (Индия).*
- Создание национального совета ГЧП, нацеленного на продвижение и развитие схем ГЧП, внедрение передового международного опыта (Канада).*
- Вовлечение местных предприятий в развитие автомагистралей силами правительства провинций (Китай).*
- Создание специального органа, собирающего обратную связь от пользователей инфраструктуры для выработки совместных решений по стратегически важным аспектам (Великобритания).*
- Создание специализированного департамента в министерстве транспорта для контроля качества услуг концессионеров (Италия).*

Развитие данных инструментов по примеру международных практик возможно в рамках подготовки транспортной отрасли к эксплуатационной стадии развития, и могло бы способствовать повышению качества принимаемых решений, росту прозрачности реализации проектов и повышению доверия общества и инвесторов к реализуемым крупным проектам.

Система управления автодорожным хозяйством в Российской Федерации имеет несколько уровней.

Для федеральных автомобильных дорог дорожная деятельность обеспечивается федеральными органами исполнительной власти, а также Государственной компанией, а для региональных и местных автомобильных дорог – органами исполнительной власти или органами местного самоуправления.

Правительство Российской Федерации, как высший орган исполнительной власти, обеспечивает проведение единой государственной политики в области развития транспорта и транспортной инфраструктуры.

Министерство транспорта Российской Федерации в части автодорожной отрасли осуществляет функции по выработке государственной политики в сфере автомобильного транспорта, дорожного хозяйства, транспортной безопасности, а также организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

Минтранс России совместно с Правительством Российской Федерации разрабатывают долгосрочные стратегии и целевые программы развития транспорта и транспортной инфраструктуры.

Федеральное дорожное агентство осуществляет функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в том числе в области учета автомобильных дорог, обеспечения транспортной безопасности. В ведении Росавтодора находятся все федеральные автомобильные дороги общего пользования за исключением автомобильных дорог, переданных в доверительное Государственной компании.

Оценка уровня зрелости российской дорожной отрасли в сравнении с зарубежными странами.

Развитие автомобильных дорог является важным фактором достижения экономического роста страны. Масштабность территории России, ее исторически занимаемое географическое положение трансконтинентального государства на границе Европы и Азии, на пересечении стратегических путей сообщения, а также высокие потребности экономики страны в эффективных транспортных коммуникациях для экспорта товаров из глубины континента и наличие международной конкуренции обуславливают необходимость в обеспечении высокого уровня транспортного сообщения. При этом состояние транспортной инфраструктуры на сегодняшний день не позволяет в полном объеме реализовать весь перечень поставленных задач по эффективной транспортировке грузов и пассажиров.

В настоящее время геополитическая ситуация определяет приоритеты в перераспределении транспортно-логистических потоков. В этой связи автомобильные дороги,

являясь самым быстрым способом перевозки грузов «от двери до двери», занимают важнейшую роль. На данный момент активно развивается транспортный коридор «Север-Юг», поскольку для логистики ключевое значение имеет направление к Каспийскому морю и Центральной Азии с выходом к Индийскому океану. Кроме того, продолжается реализация крупного проекта строительства трассы М-12 «Восток», которая является частью транспортной сети «Россия», соединяющей всю страну от Санкт-Петербурга до Владивостока с возможностью дальнейшего выхода на Китай и Монголию.

Для сравнения с зарубежными странами были выбраны девять стран на разных стадиях развития автодорожной отрасли (кроме начального этапа развития) и с наличием доступных данных. В этот перечень входят: США, Индия, Китай, Канада, Германия, Великобритания, Италия, Австрия, Дания. В качестве категорий сравнительного анализа выбраны такие показатели как: протяженность автодорожной сети, плотность сети автодорог, плотность сети автодорог на душу населения, темп роста протяженности автодорог за 10 лет, доля инвестиций в дорожную инфраструктуру в ВВП.

В европейских развитых странах: Великобритании, Германии, Италии, Австрии и Дании – плотность сети автомобильных дорог варьируется от 80 до 230 км на км² территории (для сравнения, в России плотность дорог составляет порядка 9 км на 100 км²). В настоящий момент период активного роста сети в этих странах закончился, цели по активному развитию дорожной инфраструктуры сместились в сторону повышения технико-экономических параметров сети, безопасности и удовлетворенности пользователей.

Страны в стадии быстрого роста, напротив, активно финансируют в развитие дорожной сети. Доля инвестиций в дорожную инфраструктуру в Китае выше 4% от ВВП, в Индии – 0,7%, в России, США и Канаде – 0,5%, в Германии, Великобритании – 0,4%, в Австрии – 0,1%.

В России протяженность автомобильных дорог ниже, чем в Индии, Китае и США, но выше, чем в Канаде и европейских странах. При этом по плотности автомобильных дорог на душу населения Россия превосходит не только Индию и Китай, но и ряд европейских развитых стран (Германия, Великобритания, Италия). В России плотность сети автодорог на душу населения составляет 11 км на 1000 чел., в то время как в Индии и Китае этот показатель составляет 5 км и 4 км на 1000 чел., соответственно. Из европейских стран плотность сети автодорог в Италии составляет 4 км на 1000 чел., в Великобритании – 6 км на 1000 чел., в Германии – 10 км на 1000 чел.». За последние 10 лет протяженность автомобильных дорог выросла в России на 11%, что медленнее чем в Индии и Китае, но значительно опережает темпы роста в Великобритании и США.

Доля скоростных дорог и автомагистралей составляет менее 15% общей протяженности дорог единой опорной транспортной сети в Российской Федерации. Это в несколько раз ниже по сравнению со странами Европейского союза, США и КНР.

При этом, доля высокоскоростных магистралей, удовлетворяющих спрос на качественные транспортные услуги со стороны бизнеса и населения составляет 0,6% общей протяженности дорожной сети в Российской Федерации¹⁹. Это в 2–6 раз ниже, чем аналогичный показатель в европейских странах, Китае, США, Бразилии.

Доля протяженности платных дорог в России составляет лишь 0,2% общей протяженности дорожной сети.

Сравнительно высокий показатель прироста автодорожной сети и доли инвестиций в дорожную инфраструктуру, вкупе со сравнительно низкой плотностью дорожной сети и низкой долей скоростных и платных дорог свидетельствуют о том, что сегодня автодорожная дорожная отрасль в России находится на переходной стадии от этапа интенсивного развития к этапу фокуса на эксплуатации.

В 2024 году завершилась реализация национального проекта «Безопасные качественные дороги», объем финансирования которого из федерального бюджета за шесть лет составил 2,4 трлн руб. На преемственный нацпроект «Инфраструктура для жизни» в 2025–2030 годах планируется потратить 11,5 трлн руб., из них 9,7 трлн руб. средств федерального бюджета. На автодорожную часть придется порядка 9,2 трлн руб., включая 8,4 трлн руб. средств федерального бюджета. При этом основная часть средств будет направлена не на строительство новых объектов, а на ремонт и содержание автомобильных дорог. В ближайшие 10 лет в стране ожидается активное развитие как дорожной, так и придорожной инфраструктуры с привлечением всех видов внебюджетного финансирования.

Основные выводы для Группы компаний «Автодор»:

– В России сохраняются высокие (хотя и замедляющиеся) темпы роста протяженности автомобильных дорог;

– До 2030 в дорожной отрасли будет сохраняться интенсивное развитие новых дорог при этом будет все больше внимания направлено на содержание существующих дорог и доведения их до нормативного состояния. Основными направлениями развития дорожной отрасли станет развитие транспортных коридоров, предоставление комплексной инфраструктурной услуги

населению и бизнесу, а также расширение предоставляемых сервисов. При этом будет расти доля сети высокоскоростных магистралей, удовлетворяющих спрос на качественные инфраструктурные услуги со стороны населения и грузоотправителей, способствующих повышению связанности пространства страны и развитию туристической отрасли.

– Страны-лидеры на этапе роста концентрировали ресурсы и экспертизу в одном центре ответственности – государственной компании координаторе и концеденте полного цикла;

– Развитие клиентоориентированной модели необходимо осуществлять параллельно с развитием каркаса скоростных автодорог для сокращения отставания от стран-лидеров и подготовки к трансформации модели компании на этапе.

Анализ внешней среды.

Оценка планов грузоотправителей, перспектив развития ТЛЦ, подходов к портам, возможности платного пользования отдельными автодорогами для вывоза продукции.

Рынок грузоперевозок автотранспортом в России демонстрирует устойчивый рост, несмотря на внешние и внутренние вызовы. Основными драйверами развития остаются строительная отрасль, сельское хозяйство и импортозамещение. В последние годы увеличивается доля автомобильного транспорта как в грузоперевозках, так и в грузообороте, что отражает общее повышение привлекательности автомобильного транспорта для грузоотправителей.

Структура внешнеторговых, межрегиональных, внутрирегиональных и внутригородских перевозок существенно отличается, главным образом за счет того, что во внутрирегиональных и особенно во внутригородских перевозках автотранспорт служит основным транспортным средством «последней мили». Инфраструктурные услуги, оказываемые ГК «Автодор», наиболее востребованы для международных и особенно для межрегиональных перевозок.

Перспективными направлениями развития услуг для определенных видов автомобильного сообщения представляются обеспечение удобного и безопасного доступа к транспортно-логистическим центрам, морским и речным портам, в том числе в виде оказания комплексной услуги автомобильной доставки, развитие складских мощностей.

Расширение сети объектов транспортно-логистической инфраструктуры позволяет снизить нагрузку на железнодорожную сеть и осуществлять перевалку грузов на различные виды транспорта в ключевых транспортных узлах. Одновременно стимулом для развития ТЛЦ выступает постепенный рост контейнеризации грузоперевозок в России, а также рост объема онлайн-торговли.

На реализацию Федерального проекта «Транспортно-логистические центры» (ФП «ТЛЦ») до 2030 года предусмотрено выделение около 1,5 трлн рублей, включая частные инвестиции. Основные цели: ввести в эксплуатацию не менее 30 современных транспортно-логистических центров, сократить стоимость грузоперевозок на 15-20%, увеличить долю России в международных транзитных перевозках и создать более 50 тыс. новых рабочих мест. Проект также предполагает рост грузопотока через ТЛЦ до 250 млн тонн в год.

При этом выбор географического расположения для размещения ТЛЦ ориентирован на меняющуюся географию российских поставок и ограничения инфраструктуры в отдельных регионах. Так, перспективным направлением является расширение сети ТЛЦ на Дальнем Востоке, что позволит перегружать большие продукции с железнодорожного на автомобильный транспорт для дальнейшей транспортировки через границу. Также может быть выгодным развитие сети ТЛЦ вблизи портов Азово-Черноморского бассейна и МТК «Север-Юг».

В этой связи особое внимание стоит уделить развитию прилегающих к скоростным коридорам дорогам 2 и 3 категории, а также альтернативных подъездов к морским портам на Юге России, ввиду высокой загруженности существующей дорожной сети, особенно в регионах с активной грузовой и туристической активностью.

Анализ динамики и тенденций рынка перевозок.

На сопоставимых участках автодорог в доверительном управлении Государственной компании ожидается рост числа поездок на личных автомобилях в 2036 году как минимум в 2 раза к уровню 2024 года, что соответствует среднегодовому темпу прироста 6% в год. Потенциал дополнительного переключения на автодороги Государственной компании за счет маркетинговых мероприятий оценивается в 2,3 процентных пункта роста пассажирских и дополнительно 1 процентный пункт роста грузовых поездок ежегодно.

Таким образом, без роста протяженности платных участков сети, но при активных действиях по привлечению клиентов темп роста пассажиропотока будет составлять порядка 8,3% в год.

Ожидается, что трафик по новым и реконструируемым участкам сети будет расти значительно быстрее и его среднегодовой темп роста на горизонте по 2030 год составит 26%, а на горизонте по 2036 год – 14%.

Ожидается, что в 2030 году по новым и реконструируемым участкам будет совершено 62,6 млн поездок, в 2036 году – 103,5 млн поездок. В том числе по вновь построенным обходам населенных

пунктов будет совершено 16 млн поездок в 2030 году и 49 млн поездок в 2036 году. Общее же количество поездок по платным участкам должно достичь в 2030 году 649 млн поездок и в 2036 году 1 млрд поездок.

Прогнозный темп роста объемов грузовых перевозок по дорогам Государственной компании (сопоставимые участки без учета возможного расширения сети) до 2036 года оценивается на уровне 5,8% в год, из которых 5,4% за счет переключения и 0,4% за счет роста объемов межрегиональных перевозок.

Структура потока пользователей должна учитываться при развитии придорожного сервиса. В частности, на ЦКАД целесообразно предусматривать большие сервисы, ориентированных на водителей большегрузов (в том числе, беспилотных), на других дорогах и участках дорог – большее внимание уделять развитию комплексности и комфорту МФЗ, с учетом семейных сервисов.

Существенные (на порядок) различия между автодорогами в количестве поездок в расчете на 1 платный километр, а также разная доля легковых транспортных средств делают актуальной задачу разработки комплексной тактики продаж инфраструктурных услуг ГК «Автодор» для каждой из автодорог. Пути решения этой задачи намечены в принятой в августе 2024 года «Коммуникационной стратегии в контуре пользователя скоростных дорог ГК «Автодор».

Оценка перспектив влияния альтернативных видов транспорта на увеличение востребованности скоростной автодорожной инфраструктуры.

С учетом географии сети автодорог ГК «Автодор», наибольшее влияние на динамику поездок со стороны других видов транспорта может оказать строительство ВСМ «Москва – Санкт-Петербург», конкурирующей с трассой М-11. Реализация проекта ВСМ может сократить число поездок ТС I категории по М-11 на 10% от уровня 2024 года.

Потенциальную конкуренцию автодороге М-4 и ее ожидаемому продлению до Адлера (перспективный проект «Джубга – Сочи» с обходом Адлера) может составить проект скоростной железнодорожной магистрали «Москва – Адлер». Объем переключения с автотранспорта может составить порядка 2 – 2,5 млн пассажиров, что сократит количество проездов по М-4 примерно на 1 млн ТС I категории. По итогам 2024 года по М-4 было совершено 179 млн поездок, в том числе 120 млн ТС I категории. Таким образом, ожидаемый объем переключения на ЖД транспорт при реализации проекта ВСМ «Москва – Адлер» составит менее 1% от потока 2024 года.

Основной ожидаемый прирост объемов межрегиональных перевозок грузов должен быть освоен за счет развития железнодорожных грузоперевозок. В случае, если ОАО «РЖД» не сможет выполнить свою инвестиционную программу в полном объеме, автотранспорт будет выполнять компенсационную функцию и брать на себя большие объемы грузоперевозок.

Оценка тенденций и перспектив в международной торговле.

В 2022–2024 годах с учетом санкционного и геополитического давления на Россию изменение логистических маршрутов коснулось минимум 40% экспорта и импорта товаров за счет замещения западных стран странами БРИКС в качестве основных внешнеторговых партнеров России. Доля Индии, Китая и Бразилии во внешнеторговом обороте выросла с 20–25% в 2022 году до 45–55% в 2024 году.

Переориентация торговых потоков на дружественные страны отражается на уровне загрузки основных транспортных коридоров: при сокращении прямого транспортного сообщения по западному направлению повышается важность логистических маршрутов к ключевым российским портам, транспортных коридоров через Казахстан и Китай, развития коридора «Север-Юг».

Основные перспективы развития беспилотных транспортных средств, беспилотных авиационных систем, роботов-доставщиков и их массового применения, а также возможных изменений требований к техническому оснащению автодорог.

Основные перспективы развития беспилотных транспортных средств сформулированы в Транспортной стратегии. Согласно Транспортной Стратегии, развитие беспилотных автомобильных перевозок будет осуществляться в 2 направлениях:

- внедрение автомобильных грузовых междугородних перевозок по ключевым магистралям;
- развитие грузовых и пассажирских городских перевозок в крупнейших агломерациях.

За счет внедрения и использования высокоавтоматизированного и беспилотного транспорта прогнозируется повышение эффективности и безопасности грузовых и пассажирских перевозок, удовлетворенности конечных пользователей услуг, а также снижение себестоимости перевозок на 15% и повышение пропускной способности инфраструктуры до 10%.

В дорожной отрасли беспилотные летательные аппараты применяются для мониторинга, проектирования, строительства и эксплуатации дорог.

В перспективе Государственной компанией планируется использование беспилотных летательных аппаратов для целей проектирования, контроля строительства, диагностики и паспортизации автомобильных дорог, что может в свою очередь стать одним из факторов снижения стоимости и повышения качества строительных работ.

На горизонте 2036 года технологии, связанные с беспилотной строительной техникой, могут получить широкое распространение при проведении строительно-монтажных работ при строительстве скоростных автодорог и стать одним из факторов снижения стоимости и повышения качества строительных работ.

Учитывая перспективы развития беспилотных транспортных средств, беспилотных авиационных систем, беспилотной строительной техники в дальнейшем будут вноситься изменения в требования к техническому оснащению автодорог.

Анализ внутренней среды.

В момент создания Группе компаний «Автодор» были переданы полномочия концедента, в отношении уже заключенных концессионных соглашений, переданы в доверительное управление федеральные автомобильные дороги М-1 «Беларусь», М-3 «Украина» и М-4 «Дон». В дальнейшем в период с 2010 до 2024 год Группа компаний «Автодор» стала концедентом в новых концессионных соглашениях, нарастила инжиниринговые функции, начала осуществлять строительный контроль за реализацией новых проектов, стала участником ДИС-соглашений, стала осуществлять сбор платы за проезд по скоростным автодорогам, находящимся в доверительном управлении, опережающими темпами вводила в эксплуатацию новые МФЗ дорожного сервиса. В части деятельности по экспертизе проектов, Государственной компанией за 2022–2024 годы проводилась экспертиза региональных проектов строительства платных дорог и оценка перспективности федеральных проектов с точки зрения полноты обеспечения затрат на содержание и ремонты за счет введения платности.

Как итог реализации 14-летней программы ГК «Автодор» выполнила планы по строительству дорог в рамках утвержденного финансирования, выполнила планы по объемам дорог в доверительном управлении и доле дорог в нормативном состоянии (достигнутый показатель составил 88,6%), выполнены важные показатели по безопасности (ДТП по дорожным условиям). Также Государственная компания достигла высоких показателей во внедрении современных технологий управления движением и платностью, перевыполнила показатели по строительству МФЗ, по доле внебюджетного финансирования на стадии CAPEX, по объемам доходов от сбора платы и удельным затратам на сбор платы.

Сведения о структуре отрасли и темпах ее развития, основных тенденциях развития, а также основных факторах, оказывающих влияние на ее состояние.

Сценарии развития отрасли и экономики России.

Сценарии развития автодорожной отрасли в России также определены положениями Транспортной стратегии.

Транспортная стратегия выделяет два сценария развития транспортного комплекса: консервативный и базовый. По ряду показателей значения идентичны в обоих сценариях: по доле инфраструктуры Единой опорной сети в нормативном состоянии, по сокращению времени в пути до магистральной инфраструктуры, по протяженности инфраструктуры, обеспечивающей движение ВАТС. При этом в базовом сценарии предполагается превышение значений по ряду показателей:

– по развитию транспортной инфраструктуры и повышению производительности труда в транспортном комплексе;

– по повышенному спросу на пассажирские и грузовые перевозки, повышенной мобильности граждан.

В рамках целевого варианта (нейтрального риска) объемы государственного субсидирования незначительно растут относительно текущего уровня, а из-за бюджетных ограничений возможный рост составляет не более 5–10%. Расходы бюджета составляют 0,5–0,7% ВВП в год, предполагается постепенный рост доли частных инвестиций. Операционные расходы покрываются за счет внебюджетных источников (в части эксплуатационных расходов на платные дороги и расходов на собственную деятельность).

Реализация варианта нейтрального риска основывается на предпосылке о сохранении объемов и структуры финансирования в соответствии с Программой деятельности до 2030 года (лимиты федерального бюджета жестко заданы на весь период стратегического планирования) и наличии финансового обеспечения отдельных перспективных проектов на горизонте до 2036 года (в т.ч. с применением точечного финансирования через межбюджетные трансферты).

Целевой вариант деятельности ГК «Автодор» сопряжен с базовым вариантом прогноза социально-экономического развития Российской Федерации в течение всего периода стратегического планирования, должен отвечать средним темпам развития мировой и (или) национальной экономики.

Важнейшей задачей, стоящей перед Группой компаний «Автодор» в случае реализации данного сценария, является реализация основных задач развития и эффективной эксплуатации

каркаса скоростной сети федеральных и региональных дорог и поиск дополнительных профильных эффективных проектов на уровне регионов.

Целевой вариант предполагает постепенное переключение грузо- и пассажиро-потоков на альтернативные виды транспорта (например, при вводе ВСМ), при одновременном интенсивном развитии туристической отрасли и, как следствие, росте спроса на автотуризм; развитие беспилотного транспорта и спроса на соответствующую инфраструктуру.

Финансирование собственных расходов ГК «Автодор» после 2030 года будет осуществляться за счет собственных доходов, в том числе от развития отдельных перспективных направлений бизнеса, а также доходов от сбора платы. Вместе с тем, главным приоритетом расходования средств от сбора платы являются обслуживание долговых обязательств и эксплуатация платных участков.

Выбор целевого варианта предполагает реализацию портфеля проектов, включающего в дополнение к базовому портфелю проектов (вариант минимального риска), реализацию дополнительных перспективных проектов, в том числе развития региональной платной инфраструктуры, а также же ускоренную передачу дорог от ФДА. ГК «Автодор» будет вносить прямой вклад в достижение целевых показателей Указа № 309.

Объем привлекаемого внебюджетного финансирования увеличивается (в том числе, ряд проектов после 2030 года будет финансироваться за счет собственных средств Государственной компании), доля внебюджетного финансирования на жизненном цикле сохраняется на стабильном уровне – не ниже 50%.

Вариант минимального риска предполагает сохранение текущего уровня расходов федерального бюджета (около 0,5% ВВП) с потенциальным риском секвестра по отдельным проектам (участкам автомобильных дорог).

Требования к сокращению себестоимости строительства могут ужесточаться, одновременно стоимость ресурсов будет оставаться высокой. Потребуется опережающее внедрение инновационных технологических решений.

В части макроэкономических предпосылок используются нижние границы диапазона прогнозных оценок ключевой ставки Банка России и прогноз социально-экономического развития Минэкономразвития России. Средняя ключевая ставка будет постепенно снижаться с 19,2% в 2025 году до 7,5% в 2028 году.

Вариант минимального риска характеризуется низким уровнем таких рисков, как риск кассовых разрывов (по накопленному денежному потоку), риск недостижения целевого объема трафика, институциональные риски, коммерческие риски. Возможности развития ограничены исчерпанием потенциала развития платной сети федеральных дорог.

В рамках варианта максимального риска (рискованный сценарий) предполагается увеличение расходов федерального бюджета на финансирование отрасли до 1% ВВП.

Основной фактор ускорения внебюджетного финансирования – рост доходов населения на 20–50% и количества пользователей за счет повышения доступности платных дорог для большего числа пользователей из-за роста благосостояния.

Одновременно реализация данного варианта сопряжена с ускоренным развитием туристической отрасли, инфраструктуры для ВАТС, ускоренным внедрением инновационных технологий в отрасли.

В части макроэкономических предпосылок используются верхние границы диапазона прогнозных оценок ключевой ставки и инфляции, а также отдельные корректировки базового прогноза Минэкономразвития России (до 2028 года). Ключевая ставка будет постепенно снижаться с 19,2% в 2025 году до 7,5% с 2028 году.

Выбор варианта максимального риска предполагает реализацию Государственной компанией портфеля проектов, включающего дополнительные к нейтральному варианту перспективные проекты, а также участие Государственной компании в реализации региональных концессий/ГЧП (в том числе, обходы городов, подходы к портам).

В результате деятельности ГК «Автодор» при условии не наступления рисков будет не только обеспечено выполнение национальных целей и показателей национального и федерального проектов в части, где ответственность за достижение лежит на Государственной компании, но также можно ожидать превышения плановых значений в части, количества построенных обходов городов, протяженности построенных автомобильных дорог, снижения смертности в результате ДТП более чем в 2 раза к 2036 году.

В соответствии с Отчетом о ходе реализации и оценке эффективности пилотной государственной программы «Развитие транспортной системы» в 2021 г., подготовленным Минтранс России, необходимо отразить следующие тенденции развития дорожной отрасли.

Рост объемов грузовых перевозок в среднесрочной перспективе до 2030 г. будет определяться прогнозируемым увеличением объема внешнеторговых грузовых перевозок вследствие развития торговых отношений с дружественными странами, в первую очередь с Китайской

Народной Республикой, Республикой Индией, другими странами Азии, Северной Африки и Ближнего Востока. Переориентация экспортных грузопотоков в данные страны приведет к переключению грузопотоков с наземных видов транспорта на морской и, соответственно, к дальнейшему росту объема перевалки грузов в морских портах.

Транспортная подвижность населения (включая поездки на личном автомобильном транспорте) будет расти и на всех видах транспорта составит в 2030 году 14,2 тыс. пасс.-км на 1 человека (177,5 процента). Рост транспортной подвижности планируется за счет развития скоростных автомобильных дорог, скоростного движения на железнодорожном транспорте, развития региональных перевозок воздушным транспортом и городского пассажирского транспорта.

Стратегическими целями государственной транспортной политики развития транспортного комплекса Российской Федерации являются повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий, увеличение скорости и объема доставки грузов, в том числе транзитных, развитие мультимодальных и транспортно-логистических технологий, повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма, увеличение скорости и объема доставки грузов, в том числе транзитных, развитие мультимодальных и транспортно-логистических технологий, цифровая и низкоуглеродная трансформация отрасли.

Одним из ключевых приоритетов развития транспортного комплекса станет реализация мероприятий по поддержанию в нормативном состоянии и развитию инфраструктуры Единой опорной транспортной сети. Предполагается ликвидировать инфраструктурные ограничения на ней, в том числе за счет развития участков международных транспортных коридоров, сети аэродромов (аэропортов) гражданской авиации, устранения ограничений пропускной способности на подходах к портам, развития магистральной транспортной сети городских агломераций, создания автодорожных обходов крупных городов и других населенных пунктов, ликвидации лимитирующих участков на внутренних водных путях, развития опорной логистической инфраструктуры.

Запланировано повышение доли соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения и дорог крупнейших городских агломераций до 85 процентов, опорной сети автомобильных дорог до 85 процентов, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения до 60 процентов к 2030 году.

Важнейшим приоритетом государственной транспортной политики является цифровая трансформация транспортной отрасли. Задача по цифровой трансформации транспортной отрасли. Цифровая трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий обеспечат повышение качества транспортно-логистических услуг (повышение доступности и скорости, снижение стоимости), развитие бесшовных внутрироссийских и международных перевозок, их безопасность и надежность (устойчивость к особым внешним условиям), а также снизят нагрузку на окружающую среду.

Основные задачи государственного управления и обеспечения национальной безопасности Российской Федерации в сфере транспорта до 2030 года и на перспективу до 2036 года определены с учетом Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. N 3363-р.

Цель 1 - повышение доли соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения и дорог крупнейших городских агломераций до 85 процентов, опорной сети автомобильных дорог до 85 процентов, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения до 60 процентов к 2030 году.

Цель 2 - увеличение глобальной конкурентоспособности российской транспортной инфраструктуры, в том числе за счет увеличения мощности инфраструктуры Единой опорной транспортной сети не менее чем в 1,5 раза к 2030 году от уровня 2023 года;

Цель 3 - повышение доступности качественных транспортных услуг для обеспечения транспортной подвижности населения на уровне 14,2 тыс. пасс.-км на 1 жителя;

Цель 4 - повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы с целью сокращения числа происшествий на транспорте на единицу транспортных средств на 16,1 процента относительно уровня 2021 года;

Цель 5 - повышение качества транспортных услуг за счет увеличения к 2030 году в агломерациях и городах доли парка общественного транспорта, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного, до 85 процентов.

В рамках реализации ведомственной целевой программы «Доверительное управление федеральными автомобильными дорогами общего пользования Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» целевым результатом должно стать предоставление качественной инфраструктурной услуги для непосредственных пользователей и общества в целом, имеющей следующие потребительские свойства и характеристики:

– обеспечение максимального сетевого покрытия и скоростного автодорожного сообщения

основных экономических центров, транспортно-логистических узлов, рекреационных и промышленных зон;

– обеспечение доступности автомобильных дорог Государственной компании для пользователей, включая ценовую доступность и бесперебойность функционирования объектов сети;

– обеспечение комфортного и безопасного режима движения на автомобильных дорогах, обеспечивающего высокий уровень безопасности, существенную экономию времени и затрачиваемых усилий для водителей и пассажиров.

В 2026 году Государственная компания продолжила реализацию ряда проектов строительства и реконструкции участков автомобильных дорог, находящихся в доверительном управлении Государственной компании, в рамках заключенных ранее долгосрочных инвестиционных соглашений и концессионных соглашений.

Ужесточение ДКП политики Банка России продолжает сдерживать рост рынка ГЧП в России. По данным Минэкономразвития России¹, в 2025 г. было заключено 249 соглашений по 115-ФЗ и 224-ФЗ (в 2024 г. их число составило 275, а в 2023 г. - 351). Общая стоимость заключенных соглашений в 2025 г. составила около 0,6 трлн руб. В 2024 г. из общей стоимости соглашений составила 2,3 трлн руб., из них 1,7 трлн руб. приходилось на проект ВСМ «Москва – Санкт-Петербург», а общая стоимость остальных соглашений составила 0,6 трлн руб. Таким образом, с учетом корректировки на проект ВСМ, общая стоимость соглашений осталась примерно на прежнем уровне.

Несмотря на вышеописанные конъюнктурные особенности, ГК «Автодор» активно реализует инвестиционные проекты, в том числе, в рамках собственной уникальной формы государственно-частного партнерства – долгосрочных инвестиционных соглашений (ДИС). Данная форма подразумевает как инвестиционную составляющую, так и обязательства инвестора, осуществляющего строительство, по дальнейшей эксплуатации дороги со сквозной ответственностью на срок 25 лет и более.

В 2025 г. заключено 2 (два) ДИС на реконструкцию и последующую эксплуатацию участка автодороги М-4 "Дон" км 933 – км 1024 с плановой датой ввода в эксплуатацию в 2027 г.

Общая оценка результатов финансово-хозяйственной деятельности группы эмитента в данной отрасли. Указывается доля группы эмитента в объеме реализации аналогичной продукции иными предприятиями отрасли или иные фактические показатели, характеризующие положение группы эмитента в отрасли в целом.

Роль Группы в автодорожной отрасли.

Государственная компания «Автодор», управляя своими дочерними и зависимыми обществами, в настоящее время является одним флагманов развития автодорожной отрасли в России, осуществляя основную часть строительства новых скоростных дорог в Российской Федерации и управляя каркасом скоростных платных дорог страны. Автодороги ГК «Автодор» формируют не только скоростной каркас сети, но и являются важной частью международных транспортных коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг».

При этом при сохранении наработанных компетенций в области дорожного строительства планируется усилить следующие направления деятельности компании:

1. Усилить роль ГК «Автодор» как Центра компетенций по развитию скоростных и платных дорог. Предлагается расширить его полномочия по финансированию и экспертизе проектов ГЧП, а также на системной основе передавать накопленный опыт регионам и частным инвесторам для ускоренного создания сети платных трасс регионального уровня.

2. Сокращение инвестиционно-строительного цикла. Внедрение сквозного цифрового проектирования (ТИМ), автоматизации процессов для минимизации сроков согласований и строительства, а также стандартизация решений. Параллельное ведение работ, использование новых материалов и типовых решений позволят значительно ускорить ввод объектов в эксплуатацию. Периодическая актуализация альбома типовых решений «Типовые материалы для проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений» и масштабирование применения типовых решений на все платные дороги страны.

Показателем сокращения инвестиционно-строительного цикла будет являться сокращение сроков строительства к 2030 году на 10% (к уровню 2025 года), к 2036 году - на 15%.

3. Формирование кадрового потенциала через развитие системы целевой подготовки специалистов в сфере высшего и средне-специального образования, популяризацию профессий, присущих дорожной отрасли, стимулирование переподготовки кадров.

¹https://economy.gov.ru/material/news/reshetnikov_v_2025_godu_obem_chastnyh_investitsiy_v_proekty_gchp_dostig_489_mlrd_rublej.html

Ожидаемые результаты: сформирован учебно-инженерный центр на базе ООО «Автодор-Инжиниринг»; за 2025-2030 годы 360 работников Государственной компании и ДЗО пройдет повышение квалификации с привлечением лекторов образовательных организаций высшего образования.

4. Сокращение стоимости строительства и эксплуатации. Оптимизация проектных решений, внедрение интеллектуальных систем энергоменеджмента и использование вторичных ресурсов снизят расходы по компонентам затрат. Цифровой мониторинг состояния объектов позволит перейти от планового к предиктивному ремонту, оптимизируя затраты. Внедрение новых видов стального проката, атмосферостойкой стали, отечественных мостовых деформационных швов, опорных частей в мостовом строительстве для снижения стоимости и технологической независимости.

Результатами будут являться: увеличение межремонтных сроков по замене верхнего слоя покрытия не менее чем на 10% (к уровню 2024 года); 100% вторичного использования асфальтогранулята при реконструкции автомобильных дорог.

5. Повышение производительности труда. Оснащение техники системами ГЛОНАСС и автоматизации для роста выработки. Цифровизация документооборота и осмотров высвобождает время инженерного персонала от рутинных операций. Создание Единого корпоративного центра на базе дочернего общества УК «Автодор» (включая внедрение и сопровождение единой информационной системы), комплексное сопровождение позволит также оптимизировать операционные расходы.

Показателями будут выступать: рост производительности труда ГК «Автодор» к 2030 году в 1,5 раза к уровню 2023 года, к 2036 году - в 2 раза; снижение операционных затрат за счет цифровой трансформации (по отдельным процессам) уже в 2028 году составит 25%.

6. Развитие систем взимания платы. Расширение применения технологии системы взимания платы типа «Свободный поток» в реализуемые и перспективные проекты платных дорог. Развитие Единой цифровой платформы взимания платы.

7. Обеспечение качества дорожно-строительных работ. В целях обеспечения «бесшовности» стадий жизненного цикла дорог внедряется использование специализированного программного обеспечения для организации среды общих данных.

8. Повышение комплексности оказываемой пользователям инфраструктурной услуги путем развития придорожного сервиса, туристической и рекреационной инфраструктуры, обеспечения устойчивого покрытия всей сети автодорог в доверительном управлении мобильной связью.

9. Повышение эффективности использования земельных участков. Проработка единой ГИС для полного кадастрового учета и анализа использования земель. Это позволит выявить резервные площади для коммерциализации через аренду или редевелопмент.

10. Развитие технологий автономного вождения будет обеспечено соответствующей цифровой инфраструктурой автомобильных дорог.

11. Развитие регионов через реализацию проектов строительства автодорог не как изолированных инфраструктурных объектов, а как единую сеть для комплексного социально-экономического развития прилегающих территорий. Вклад в ВДС будет обеспечиваться за счет спроса на строительные материалы и оборудование, рабочую силу в процессе строительства и эксплуатации; за счет дополнительной выручки от сбора платы за проезд; за счет экономии времени в пути пассажиров и грузов; за счет повышения безопасности дорожного движения; за счет агломерационного эффекта.

Скоростными автодорогами в 2030 г. будет «охвачено» 28 регионов страны, где проживает 54% населения и производится 67% ВРП России; в 2036 г. скоростные автодороги будут в 30 регионах, где проживает 60% населения и производится 71% ВРП.

За развитие крупных и малых населенных пунктов, в том числе объектов дорожного строительства, в России отвечает нацпроект «Инфраструктура для жизни». Это комплекс мер, направленных на улучшение условий жизни граждан путем обеспечения их инфраструктурой нового качества: жилищной, транспортной, социальной, коммунальной. Проект стартовал 1 января 2025 года и рассчитан до 31 декабря 2030 года. Его цель – достижение национальной цели «Комфортная и безопасная среда для жизни».

С 2025 г. Государственная компания является непосредственным участником нацпроекта «Инфраструктура для жизни» и входящего в его состав федерального проекта «Развитие федеральной сети».

Деятельность Компании направлена на достижение следующих показателей федеральных и национальных проектов к 2030 году:

- ✓ увеличение доли дорог федерального назначения, находящихся в нормативном состоянии, до 85%;*
- ✓ улучшение качества среды для жизни в ОНП на 30%;*
- ✓ снижение смертности в результате ДТП в 1,5 раза;*

✓ *удовлетворенность граждан качеством и доступностью автомобильных дорог 54%.*

Деятельность Государственной компании способствовала росту скорости движения транспортных потоков, повышению качества, надежности и безопасности перевозок грузов и пассажиров, снижению затрат времени и транспортных расходов пользователей автомобильных дорог, улучшению транспортной доступности регионов Российской Федерации.

Государственная компания развивает процедуру использования инновационных технологий, позволяющих существенно улучшить потребительские качества автодорог Государственной компании, повысить уровень безопасности дорожного движения, сократить сроки строительства и ремонта, увеличить срок службы асфальтобетонных покрытий на 20-40%, снизить затраты на содержание и ремонт за время жизненного цикла автодорог на 15-30%, повысить уровень энерго- и ресурсосбережения при ремонте и содержании автодорог.

В 2015 году Государственная компания «Российские автомобильные дороги» разработала проект технической политики, реализация которой привела к увеличению срока эксплуатации автомобильных дорог до проведения капитального ремонта на 30%, сроков между текущими ремонтами – на 20%.

В 2015 году была разработана новая экологическая политика на период до 2030 года. В соответствии с документом негативное воздействие от скоростных дорог на окружающую среду к 2030 году сократится на 20-30% по сравнению с уровнем 2015 года.

Для автоматизации процессов инвестиционного и стратегического планирования в 2015 году Государственная компания «Российские автомобильные дороги» внедрила специальную ИТ-систему. Новая система повышает качество процессов формирования ключевых документов долгосрочного планирования деятельности и принятия стратегических решений Государственной компании.

В конце 2015 года Государственная компания «Российские автомобильные дороги» стала лауреатом двух премий в сфере инфраструктуры «РОСИНФРА» в номинациях «Лучший проект в сфере транспорта» (за реализацию проекта строительства новой скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт Петербург на участке 543-й км – 664-й км) и «Квалифицированный заказчик». Данная премия присуждается за практические достижения в сфере развития инфраструктуры и государственно-частного партнерства, а значит, полученная высокая оценка является подтверждением большого опыта компании в реализации проектов ГЧП.

За 2015 год Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» отремонтировано 281,2 км участков автомобильных дорог при запланированном показателе на 2015 год – 250,8 км, в том числе по:

- автомобильной дороге М-1 «Беларусь» - 81,8 км;*
- автомобильной дороге М-3 «Украина» - 70,3 км;*
- автомобильной дороге М-4 «Дон» - 129,1 км.*

Проведена большая работа по ремонту мостов и путепроводов, а именно, за 2015 год отремонтировано 3 141,53 пог. м. мостов и путепроводов, в том числе по:

- автомобильной дороге М-3 «Украина» - 116,66 пог.м;*
- автомобильной дороге М-4 «Дон» - 2964,59 пог.м;*
- автомобильной дороге А-107 «Московское малое кольцо» - 60,28 пог.м.*

По итогам 2015 года Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» введены в эксплуатацию мосты общей протяженностью 246,64 пог. м., в том числе по:

- автомобильной дороги М-3 «Украина» - 110,87 пог.м;*
- автомобильной дороги М-4 «Дон» - 84,69 пог.м;*
- автомобильной дороги А-107 «Московское малое кольцо» - 51,08 пог.м.*

В 2016 году в результате выполненных работ по строительству и реконструкции (89,63 км), капитальному ремонту (24,5 км) и ремонту (299,1 км) автомобильных дорог Государственной компании в 2016 году протяженность автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, за 2016 год составила 2 041,0 км – 70,6% (от общей протяженности автомобильных дорог – 2 889,7 км).

В 2016 году завершены работы по реконструкции и строительству на участках автомобильных дорог федерального значения общей протяженностью 89,6 км.

В 2017 году в результате выполненных работ по строительству и реконструкции (116,7 км), капитальному ремонту (46,3 км) и ремонту (270,3 км) автомобильных дорог Государственной компании в 2017 году протяженность автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в 2017 году составила 2 202,4 км – 75,0%.

В 2017 году завершены работы по реконструкции и строительству на участках автомобильных дорог федерального значения общей протяженностью 116,7 км.

В 2018 году протяженность автомобильных дорог федерального значения, находящихся в доверительном управлении Государственной компании, составила 3,2 тыс. км, том числе

скоростных автомобильных дорог (I технической категории) - 2,27 тыс. километров.

Доля протяженности скоростных автомобильных дорог I технической категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения, находящихся в доверительном управлении Государственной компании, составила 71%.

Доля платных федеральных автомобильных дорог в общей протяженности автомобильных дорог, находящихся в доверительном управлении Государственной компании, составила 33,5%.

В 2018 году Государственной компанией было завершено строительство участков автомобильных дорог федерального значения общей протяженностью 260,9 км, в том числе: завершено строительство и начата платная эксплуатация самого протяженного участка скоростной автомобильной дороги М-11 Москва – Санкт-Петербург на участке км 334 - км 543 (6-ой этап строительства, Тверская и Новгородская области) общей протяженностью 217,1 км; завершено строительство и начата платная эксплуатация участка 5 скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва - Санкт-Петербург» общей протяженностью 38,1 км (км 58 - км 97), в рамках проекта также было осуществлено строительство подъезда к г. Клину общей протяженностью 5,6 км. Кроме того, перед стартом Чемпионата мира по футболу-2018 с 4 июня был открыт новый пункт пропуска в аэропорту «Шереметьево-1» к терминалам А, В и С от скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва - Санкт-Петербург». Автомобилисты получили возможность более быстрого доступа к терминалам аэропорта. Ранее к терминалам А, В и С можно было проехать только через выезд к терминалам D, Е и F. Новый пункт пропуска «Шереметьево - 1» разгрузил существующий съезд, позволив сократить время пути к терминалам А, В и С по скоростной дороге.

В 2019 году было завершено строительство:

- путепровода на автомобильной дороге М-11 «Нева» на км 32+635 (пересечение с а/д Пикино – Лунево на ПК км321+04) Московская область;
- авторазвязки на участке Сухумийское шоссе;
- участка автомобильной дороги М-11 «Нева» на км 97-149;
- участка автомобильной дороги М-11 «Нева» на км 543-646;
- участка автомобильной дороги М-11 «Нева» на км 646-684;
- транспортной развязки на 27 км автомобильной дороги М-1 «Беларусь»;
- транспортной развязки на 334 км автомобильной дороги М-4 «Дон»;
- путепровода на автомобильной дороге М-11 «Нева» на км 56+035 (пересечение с а/д Пешкин/л Гайдарево на ПК км 555+00);
- транспортной развязки на Софийской ул. автомобильной дороги М-11 «Нева»;
- путепровода на км 22+120 на автомобильной дороге М-11 «Нева» (пересечение с а/д Вашутино-Яковлево на ПК 72+80);
- подъездной дороги к городу Зеленограду (км 37+225) на автомобильной дороге М-11 «Нева».

В рамках федерального проекта «Европа – Западный Китай» в 2020 году выполнялись работы по подготовке территории строительства объекта «Скоростная автомобильная дорога Москва – Нижний Новгород – Казань. «Строительство с последующей эксплуатацией на платной основе «Нового выхода на МКАД с федеральной автомобильной дороги М-7 «Волга» на участке МКАД – км 60 (обходы г. Балашиха, г. Ногинск), Московская область», являющегося 0 этапом строительства скоростной автомобильной дороги. Срок окончания работ – октябрь 2021 года. Договор на выполнение строительно-монтажных работ Пускового комплекса № 1 (протяженностью 21 км) заключен 03.11.2020 со сроком реализации 30.06.2024.

Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» осуществлен ввод в эксплуатацию автомобильных дорог федерального значения общей протяженностью 418,9 км (план – 305,2 км), в том числе среди крупных объектов завершено строительство и введены в эксплуатацию пусковые комплексы № 3, 4, 5 ЦКАД (общей протяженностью 287 км), участок км 633 – км 715 автомобильной дороги М-4 «Дон» (обход с. Лосево и г. Павловск) (общей протяженностью 96,44 км) и др. на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП) построено и реконструировано 375,6 км (план – 276,3 км).

Осуществлен ввод в эксплуатацию 5 платных участков автомобильных дорог Государственной компании общей протяженностью 212,8 км (план – 205,0 км).

Общая протяженность автомобильных дорог федерального значения, находящихся в доверительном управлении Государственной компании, составила 3 721,7 км (план – 613,1 км).

В 2020 году в рамках ведомственной целевой программы «Доверительное управление федеральными автомобильными дорогами общего пользования Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» достигнуты следующие результаты:

- протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, переданных в доверительное управление Государственной компании, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям составила 3 202,6 км (план – 3 094,1 км) или 86,1 % (план – 85,6%) от общей протяженности автомобильных дорог, находящихся в доверительном управлении Государственной компании;

– общий объем капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог составил 381,4 км (план – 377,5 км), в том числе: капитальный ремонт – 86,2 км, ремонт – 295,2 км.

Государственная компания проводит мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, сокращения мест концентрации ДТП с момента своего основания. За последние пять лет сократилось число погибших на сети дорог Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на 55%. Количество аварийно-опасных участков в 2020 году по сравнению с 2019 годом уменьшилось почти на 50%, а число погибших в ДТП — на 19% благодаря выявлению и ликвидации мест концентрации ДТП. Было установлено более 126 000 погонных метров различного вида барьерного и пешеходного ограждения, рядом с остановками, в населенных пунктах, через которые проходят дороги, появилось 52 светофора, 23 комплекса фотовидеофиксации, а также установлено 583 дорожных знака.

К 2021 году Государственная компания осуществила формирование базовой сети магистральных и скоростных автомобильных дорог, эксплуатируемых на платной основе, а также стала активным участником соглашений государственно-частного партнерства.

Заключены соглашения на реконструкцию, строительство и эксплуатацию на платной основе участков автомобильных дорог М-1 «Беларусь» Москва - граница с Республикой Белоруссия, М-3 «Украина» Москва - Калуга - Брянск - граница с Украиной, М-4 «Дон» Москва - Воронеж - Ростов-на-Дону - Краснодар - Новороссийск, М-11 «Нева» Москва - Санкт-Петербург, А-113 строящаяся Центральная кольцевая автомобильная дорога (Московская область).

По итогам 2021 года в доверительном управлении Эмитента находятся следующие автомобильные дороги:

- М-1 «Беларусь» протяженностью 512,4 км;
- М-3 «Украина» протяженностью 454,0 км;
- М-4 «Дон» протяженностью 1 840,3 км;
- М-11 «Нева» протяженностью 619,1 км;
- А-113 Строящаяся Центральная кольцевая автомобильная дорога (Московская область) протяженностью 336,5 км;
- А-107 Московское малое кольцо протяженностью 258,1 км;
- А-105 «Подъездная дорога от Москвы к аэропорту Домодедово» протяженностью 22,5 км.

В сфере развития сети автомобильных дорог федерального значения объем строительства и реконструкции автомобильных дорог федерального значения в 2022 году составил 400 км. Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» обеспечено завершение работ на 167,6 км автомобильных дорог, в том числе введено в эксплуатацию 107,2 км автомобильной дороги М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань в Московской и Владимирской областях.

На автомобильных дорогах, находящихся в оперативном управлении федеральных казенных учреждений, подведомственных Федеральному дорожному агентству, завершены строительство и реконструкция участков общей протяженностью 231,9 км.

При этом для реализации соответствующих поручений Президента Российской Федерации на направлении транспортного коридора «Запад – Восток» построены и реконструированы участки федеральных автомобильных дорог общей протяженностью 121 км, в том числе участки автомобильных дорог Р-256 «Чуйский тракт» Новосибирск – Барнаул – Горно-Алтайск – граница с Монголией протяженностью 10 км в Алтайском крае, Р-257 «Енисей» Красноярск – Абакан – Кызыл – граница с Монголией протяженностью 9,3 км в Республике Хакасия, Р-255 «Сибирь» Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск общей протяженностью 33,4 км в Иркутской и Кемеровской областях, М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск общей протяженностью 11,1 км в Республике Башкортостан, М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа общей протяженностью 25,5 км в Республике Татарстан и Нижегородской области, Р-242 Пермь – 23 Екатеринбург протяженностью 11,3 км в Пермском крае, Р-402 Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск общей протяженностью 13,6 км в Тюменской области, А-360 «Лена» от Невера до Якутска протяженностью 6,8 км в Амурской области.

На направлении транспортного коридора «Север – Юг» построены и реконструированы участки федеральных автомобильных дорог общей протяженностью 60,2 км, в том числе на автодорогах Р-22 «Каспий» протяженностью 19,3 км в Волгоградской области, Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград протяженностью 10,8 км в Саратовской области, А-157 Минеральные Воды (аэропорт) – Кисловодск протяженностью 30,1 км в Ставропольском крае. На территории Санкт-Петербурга транспортного узла завершена реконструкция участка автомобильной дороги А-180 «Нарва» Санкт-Петербург – граница с Эстонской Республикой протяженностью 18,8 км в Ленинградской области. Завершено сооружение обходов микрорайона Горьковского на федеральной автомобильной дороге А-260 Волгоград – Каменск-Шахтинский – граница с Украиной протяженностью 11,7 км в Волгоградской области, г. Анапы на федеральной автомобильной дороге А-290 Новороссийск – Керчь в Краснодарском крае и других.

Кроме того, завершено оформление ввода в эксплуатацию ряда объектов федеральных автомобильных дорог, строительные работы на которых были выполнены в предыдущий период, на

территории Московского транспортного узла. Завершение строительства и реконструкции участков федеральных автомобильных дорог, обеспеченное в 2022 году, имеет существенное значение для социально-экономического развития страны, увеличения пропускной способности автомобильных дорог и снижения их перегрузки движением, повышения безопасности дорожного движения. Ряд вышеуказанных объектов одновременно оказывает существенное влияние на социально-экономическое развитие регионов Дальневосточного и Северо-Кавказского федеральных округов, развитие туристической деятельности в регионах. В рамках заключенных Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» инвестиционных соглашений на принципах государственно-частного партнерства в 2022 году продолжалось строительство обходов городов Аксая и Краснодара на автомобильной дороге М-4 «Дон».

В 2022 году протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 47 431 км. Фактическое значение показателя по Государственной компании «Российские автомобильные дороги» составило 3 591,8 км. В рамках реализации комплекса процессных мероприятий «Проведение капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования федерального значения» на автомобильных дорогах, находящихся в оперативном управлении федеральных казенных учреждений, подведомственных Федеральному дорожному агентству» в 2022 году выполнен капитальный ремонт, ремонт автомобильных дорог федерального значения на участках общей протяженностью 5 947 км. Реализация Федеральным дорожным агентством в 2022 году вышеуказанного мероприятия в существенной степени содействует уменьшению количества и тяжести дорожно-транспортных происшествий, снижению издержек грузоперевозчиков и иных пользователей автомобильных дорог на эксплуатацию и ремонт транспортных средств, сокращению времени доставки грузов и пассажиров, снижению отрицательного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду. Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» завершены работы по ремонту, в том числе капитальному на 280 км автомобильных дорог.

В 2023 году Правительством Российской Федерации была утверждена Транспортная стратегия до 2030 года, которая ставит перед всей транспортной отраслью, и Группой компаний «Автодор» в том числе, цели, касающиеся связанности и транспортной доступности территорий, мобильности населения и грузооборота, а также цель цифровой трансформации отрасли с ускоренным внедрением новых технологий. Вышеуказанные цели стали опорными при формировании целей Группы компаний «Автодор».

В результате проведения нескольких стратегических сессий в том числе, с участием представителей Аппарата Правительства Российской Федерации, были сформированы 5 стратегических целей Группы Компаний «Автодор» до 2030 года:

- Провести трансформацию Группы компаний «Автодор» в инфраструктурный холдинг полного производственного и инвестиционного цикла, с набором приоритетных компетенций на всех ключевых этапах производственного цикла (не менее 20% собственных мощностей), едиными целями, брендом и корпоративной культурой, а также с централизованным управлением.
- Создать каркас скоростных автомобильных дорог, который станет частью опорной сети Российской Федерации и соединит 28 регионов страны, где проживают 60% населения.

Сформировано скоростное направление Север-Юг (участки скоростных автомобильных дорог М-11 «Нева», М-4 «Дон» и ЦКАД).

В 2023 – 2024 годах были реализованы отдельные проекты, что позволило сформировать практически бесшовное скоростное сообщение в указанном направлении: М-11 «Нева» (участок км 149 – км 208, обход г. Твери), ЦКАД («узкие места», такие как: обход д. Малые Вяземы, строительство дополнительных съездов), М-4 «Дон» (строительство обхода г. Аксай в Ростовской области, строительство Дальнего западного обхода г. Краснодара (развитие дальних подходов к Керченскому мосту).

Достигнутые результаты за 2025 год:

- на автомобильных дорогах М-1 «Беларусь», М-11 «Нева», М-12 «Восток» на участке Дюртюли – Ачит осуществлен ввод в эксплуатацию участков реконструкции и строительства протяженностью 325,6 км;
- на автомобильных дорогах, находящихся в доверительном управлении Государственной компании М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон», А-107 «ММК», М-11 «Нева», ЦКАД отремонтировано 413 км, в том числе осуществлен капитальный ремонт участка автодороги М-4 «Дон» 10,4 км;
- на автомобильных дорогах М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон», А-107 «ММК», М-113 «ЦКАД» закончены ремонт 19 искусственных сооружений, общей протяженностью 872,84 пог.м., кроме того, на автомобильной дороге М-4 «Дон» выполнен капитальный ремонт 6-и искусственных сооружений общей протяженностью 617,0 пог. м;
- протяженность автомобильных дорог федерального значения, находящихся в доверительном управлении Государственной компании, составила 5 954,3 км;

- протяженность автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям на конец 2025 года, составила 5 339,3 км, что соответствует 89,7%;
- общая протяженность платных участков автомобильных дорог, находящихся в доверительном управлении Государственной компании, по состоянию на конец 2025 года составила 3 679,55 км;
- доход от сбора платы за проезд на автомобильных дорогах Государственной компании составил 140,3 млрд рублей;
- удельный вес дорожно-транспортных происшествий с недостатками транспортно-эксплуатационного состояния составил 2,3% при плановом показателе 9,8%;
- количество многофункциональных зон дорожного сервиса на автомобильных дорогах Государственной компании составило 136 штук;
- деятельность Государственной компании в 2025 году была направлена на решение социальных задач путем обеспечения безопасного, комфортного и бесперебойного движения транспортных средств и пассажиров по автомобильным дорогам Российской Федерации, находящимся в доверительном управлении Государственной компании.

Достиженные результаты за 6 месяцев 2026 года:

- протяженность автомобильных дорог федерального значения, находящихся в доверительном управлении Государственной компании, составила 5 952,9 км;
- протяженность автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям на конец 2025 года, составила 5 342,6 км, что соответствует 89,8%;
- общая протяженность платных участков автомобильных дорог, находящихся в доверительном управлении Государственной компании, по состоянию составила 3 679,55 км;
- доход от сбора платы за проезд на автомобильных дорогах Государственной компании составил 76,2 млрд рублей в кассовом исполнении;
- количество многофункциональных зон дорожного сервиса на автомобильных дорогах Государственной компании составило 140 штук.

Во исполнение Программы деятельности Государственной компании в 2025 году организована эксплуатация на платной основе следующих новых участков автомобильных дорог:

- автомобильная дорога А-289 «Краснодар – Керчь», Краснодарский край, Республика Адыгея, протяженностью 118,585 км (22.04.2025);
- обход дер. Малые Вяземы, автомобильная дорога А-113 ЦКАД, Московская область – увеличена протяженность действующего платного участка ЦКАД в обход деревни Малые Вяземы на 2,44 км (01.07.2025);
- участок Дюртюли – Ачит, автомобильная дорога М-12 «Восток», Республика Башкортостан, Пермский край, Свердловская область, протяженностью 275,335 км (16.07.2025);
- участок км 112 – км 124, автомобильная дорога М-3 «Украина», Калужская область, протяженностью 12,796 км (17.10.2025);
- участок км 65 – км 86, автомобильная дорога М-3 «Украина», Московская область, протяженностью 20,883 км (21.11.2025);
- обход 5 населенных пунктов (Исаметово, Верхнеяркеево, Лаяшты, Ишкарово, Асяново), автомобильная дорога М-12 «Восток», Республика Башкортостан, протяженностью 65,08 км (12.12.2025);
- участок автомобильной дороги М-11 «Нева» на подходе к аэропорту Пулково, Пулковская транспортная развязка, Санкт-Петербург, протяженностью 2,596 км (24.12.2025);
- обход Нижнекамска и Набережных Челнов, автомобильная дорога М-12 «Восток», Республика Татарстан, протяженностью 81,079 км (31.12.2025).

Государственная компания продолжает реализовывать Программу лояльности, которая предусматривает предоставление пользователям скидок в зависимости от частоты или дальности поездок по платным участкам автомобильных дорог Государственной компании. Срок использования накопленных баллов для физических лиц составляет 2 года, для юридических – 1 год. Обменять накопленные баллы на скидку и использовать ее можно в том же календарном месяце. Максимальная скидка, доступная для приобретения за накопленные от проездов по платным участкам автомобильных дорог Государственной компании баллы, в рамках Программы лояльности для пользователей транспондеров TPass, как и в 2024 году, составляет 15%.

В соответствии с перечнем поручений Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д.В. Мантурова от 28.12.2024 № МД-П51-46944 Государственной компанией в период с 10.01.2025 по 31.12.2025 предоставлялось право проезда без взимания платы электротранспортным средствам российского производства на всех федеральных платных автомобильных дорогах. По итогам 2024 года бесплатный проезд предоставлялся 10 658

электромобилям. За 2025 год для участия в эксперименте зарегистрировалось 1 571 пользователь. В 2025 году в рамках акции было совершено 98 841 проезд электромобилей.

В соответствии с перечнем поручений заместителя Председателя Правительства Российской Федерации В.Г. Савельева от 28.12.2024 № СВ-П50-46687 Государственной компанией в период с 01.01.2025 по 31.12.2025 предоставлялось право проезда без взимания платы ВАТС по федеральным автомобильным дорогам М-11 «Нева» и А-113 «Центральная кольцевая автомобильная дорога».

В планах Правительства Российской Федерации в рамках инициативы по развитию беспилотных логистических коридоров к 2030 году увеличить протяженность дорог, пригодных для движения беспилотных грузовиков, до 19,5 тыс. км.

Внедрение беспилотных технологий приводит к увеличению скорости доставки (на 11% до 90 км/ч) и сокращению расходов на топливо и комплектующие (на 10–14% для маршрутов протяженностью более 1000 км). Беспилотные технологии также позволяют сократить простой автопарка из-за нехватки водителей и перераспределить около 30% водителей на другие направления, оптимизируя использование человеческих ресурсов.

Особое внимание уделяется развитию беспилотного транспорта (ВАТС) и электромобилей, создается инфраструктура для их безопасного движения.

Доля вновь вводимых объектов строительства автомобильных дорог Государственной компании с цифровой инфраструктурой (ИТС, АСУДД), обеспечивающих движение ВАТС, будет составлять 100% к 2030 году и 2036 году, что будет вносить вклад в достижение показателя Указа: «Обеспечение технологической независимости и формирование новых рынков по таким направлениям, как транспортная мобильность (включая автономные транспортные средства)». Компания непосредственно участвует в создании инфраструктуры для беспилотных транспортных средств на своих дорогах и формировании специализированной телекоммуникационной дорожно-транспортной инфраструктуры для обеспечения движения высокоавтоматизированных транспортных средств.

Оценка соответствия результатов деятельности группы эмитента тенденциям развития отрасли. Причины, обосновывающие полученные результаты деятельности (удовлетворительные и неудовлетворительные, по мнению эмитента, результаты). Также приводятся сведения об основных конкурентах группы эмитента, сопоставляются сильные и слабые стороны группы эмитента в сравнении с ними.

Эмитент оценивает результаты деятельности Группы как удовлетворительные, соответствующими общим тенденциям развития отрасли и определенным для себя стратегическим целям.

Для развития отрасли строительства и обслуживания платных автомобильных дорог высокое значение имеет уровень благосостояния населения. Ввиду последствий эпидемии COVID-19, а также возросших геополитических рисков со стороны недружественных Российской Федерации стран, существует высокая вероятность резкого снижения доходов населения в ближайшие пять – семь лет. Данное обстоятельство может привести к снижению трафика и уровня грузоперевозок на дорогах Государственной компании.

Тем не менее, за счет высокого качества строительства автомобильных дорог, улучшения придорожного сервиса, стабильного повышения безопасности дорожного движения, сокращения мест концентрации ДТП Государственная компания рассчитывает на сохранение уровня трафика на своих автомобильных дорогах.

Складывающиеся тенденции развития строительной отрасли России могут повлиять на финансовое положение Группы Эмитента. Благоприятные тенденции (усиление импортозамещения, развитие параллельного импорта, реализация национальных проектов) могут привести к увеличению финансовых показателей Группы Эмитента, таких как выручка и прибыль, при этом, неблагоприятные тенденции (усиление секционного давления, ужесточение ДКП, сокращение логистических маршрутов) могут оказать отрицательное влияние на указанные финансовые показатели Эмитента.

Эмитент является лидером строительства и доверительного управления платными автомобильными дорогами в Российской Федерации.

По состоянию на 30.06.2026 в доверительном управлении Государственной компании находятся автомобильные дороги общего пользования федерального значения: М-1 «Беларусь» (включая Новый выход на МКАД с М-1 «Беларусь», Подушкинскую, Можайскую, Красногорскую транспортные развязки, подъезд от 1-го Успенского шоссе), М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-12 «Восток» строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Казань – Екатеринбург – Тюмень, А-107 «Московское малое кольцо», А-108 «Московское большое кольцо», М-11 «Нева» (включая Бусиновскую, Софийскую и Пулковскую транспортные развязки, транспортную развязку на пересечении с А-107 «Московское малое кольцо», подъезды к г. Клин и г. Зеленоград), А-105

«Подъездная дорога от Москвы к аэропорту Домодедово», А-113 «Центральная кольцевая автомобильная дорога», А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь и А-106 Рублево-Успенское шоссе на участке подъезда к г. Одинцово.

Протяженность участков автомобильных дорог I-ой технической категории, находящихся в доверительном управлении Государственной компании, составила по состоянию на 30.06.2026 5 343 км или 90% от общей протяженности всей сети (5 953 км).

Основными задачами Государственной компании по доверительному управлению автомобильными дорогами в 1-м полугодии 2026 года являлись:

- обеспечение проведения комплекса работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог Государственной компании с применением новых технологических решений;

- организация эксплуатации автомобильных дорог Государственной компании на платной основе;

- повышение уровня обустройства и безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах Государственной компании;

- проведение работ по диагностике, включая искусственные дорожные сооружения на них и оценке их транспортно-эксплуатационного состояния.

По мнению Эмитента, результаты деятельности Группы соответствуют тенденциям развития отрасли. Этому способствовали грамотные управленческие решения и реализация долгосрочной Программы деятельности.

Эмитент осуществляет деятельность по доверительному управлению только теми автомобильными дорогами, которые передаются Правительством Российской Федерации в доверительное управление Эмитенту в соответствии с актами приемки-передачи. Эмитент единолично осуществляет функции управления по переданным ему дорогам.

В связи с указанной спецификой осуществляемой деятельности Эмитент не имеет явных конкурентов на территории Российской Федерации.

В этой связи сведения о конкурентах на территории Российской Федерации не приводятся.

Положение Государственной компании в дорожной отрасли является уникальным, компаний-аналогов для сравнения на российском рынке нет. Однако в целях проведения сравнительного анализа выбраны следующие организации, действующие на отдельных рынках и выполняющие сопоставимые задачи: Федеральное дорожное агентство, группа компаний «Нацпроектстрой» и государственная корпорация развития ВЭБ.РФ. Выбор этих компаний обусловлен их значимым влиянием на транспортную инфраструктуру России, а также пересечением сфер деятельности с Группой компаний «Автодор» в части государственного финансирования и реализации государственной политики в сфере развития дорожной сети (ФДА), в части финансирования и управления инфраструктурными проектами (Группа компаний «Нацпроектстрой») и в части экспертизы, финансирования и реализации ГЧП-проектов (в том числе региональных) (ВЭБ.РФ).

Для сравнения с зарубежными странами были выбраны девять стран, находящихся на разных стадиях развития автодорожной отрасли (за исключением начальной). В этот перечень входят Австрия, Великобритания, Германия, Дания, Индия, Италия, Канада, Китай и США. В качестве категорий сравнительного анализа выбраны показатели протяженности автодорожной сети, плотности сети автодорог, плотности сети автодорог на душу населения, темпа роста протяженности автодорог за 10 лет, доли инвестиций в дорожную инфраструктуру в ВВП. На основании значений параметров страны распределены по этапам зрелости автодорожной отрасли: Россия находится на переходной стадии от этапа интенсивного развития к этапу фокуса на эксплуатации.

При сравнительном анализе с компаниями-аналогами ГК «Автодор» за рубежом определены:

- Италия: ANAS, акционерное общество, созданное на основании закона Министерством финансов Италии (100% владелец);

- Великобритания: Highways England, государственная компания, созданная на основании закона, подотчетна Министерству транспорта (100% владелец);

- Австрия: ASFINAG, государственная компания, созданная на основании закона, 100% государственного владения;

- Дания: A/S Storebalt, акционерное общество (A/S), дочерняя компания холдинга Sund & Bælt (100% доля владения). Государство владеет 100% акций холдинга Sund & Bælt, дочерней компанией которого является A/S Storebalt;

- Германия: Toll Collect GmbH, Autobahn GmbH, DEGES, федеральные компании, подведомственные Федеральному министерству транспорта и цифровой инфраструктуры;

- Китай: Jiangsu Communications Holding Co.Ltd, не является государственной, но реализует государственные проекты по созданию скоростных платных дорог.

Опыт зарубежных компаний-аналогов может быть использован при формировании бизнес-модели и применении нестандартных для Российской Федерации решений и внедрении прорывных идей.

ГК «Автотор» конкурирует за конечных пользователей транспортной инфраструктурной услуги с альтернативами со стороны партнеров из транспортной отрасли, за финансовые средства (бюджетные и внебюджетные), конкурирует в качестве генерального заказчика и подрядчика. Кроме того, конкуренция возникает на рынке ГЧП, за качественных подрядчиков, развитие территории и высококвалифицированные ресурсы.

Конкурентное давление может иметь как системный (финансовые ресурсы), так и локальный характер (конкуренция за пассажиров или грузопоток) при реализации отдельных проектов.

Конкурентное давление возникает по ряду важных ограниченных ресурсов, необходимых для успешной деятельности компании.

Конкуренты и партнеры: основные направления конкуренции и преимущества Группы компаний.

Основные направления конкуренции включают:

– Пассажиропотоки и грузопотоки. Критически влияют на доходную часть проектов Государственной компании. Локальная конкуренция в виде возможной альтернативы для движения пассажиров и грузов может создаваться проектами реконструкции дорог Федерального дорожного агентства (Росавтодор), а также проектами ОАО «Российские железные дороги», судоходными компаниями и авиакомпаниями, предоставляющими альтернативную услугу конечному пользователю.

– Государственные финансовые ресурсы. Основными конкурентами Государственной компании за право получения государственных субсидий и межбюджетных трансфертов в области транспортной инфраструктуры в условиях жестких бюджетных ограничений, а также нормативных ограничений, связанных с расходованием средств региональных бюджетов, являются ОАО «РЖД», ФДА и представители авиационной отрасли.

– Рынок ГЧП и концессий. По данным Минэкономразвития РФ, по состоянию на 1 января 2026 г. находятся в стадии создания и эксплуатации, а также успешно завершены почти 4,6 тыс. концессионных соглашений и соглашений о ГЧП с общим объемом инвестиций 7,9 трлн рублей, из которых объем частных инвестиций составил 5,7 трлн. рублей (или 72%). Такие показатели свидетельствуют о востребованности механизма и высоком интересе к нему у инвесторов. Основными отраслями, где сосредоточен наибольший объем инвестиций, являются транспортная сфера (63% от всех инвестиций – ВСМ, проекты по платным автодорогам и горьэлектротранспорту), сфера ЖКХ (20% от всех инвестиций) и социальная сфера (14% от всех инвестиций) – в основном проекты по строительству кампусов и школ.

– Средства частных инвесторов. За данные ресурсы ГК «Автотор» конкурирует не только с представителями транспортной отрасли, но и с институтами развития, региональными властями, другими отраслями экономики, способными предложить инвестору и банкам альтернативные варианты для инвестиций (как правило, менее длительные проекты с сопоставимыми экономическими показателями и рисками).

– Качественные подрядные организации. Прохождение пика дорожного строительства в 2023–2024 годах, смещение финансирования по уже реализующимся объектам на один-три года в сочетании с высокой ключевой ставкой и ростом издержек привели к сокращениям, банкротству и консолидации подрядных организаций, потере подрядными организациями накопленных компетенций, персонала, техники, расформированию мощностей. ГК «Автотор» конкурирует за качественные подрядные организации дорожного строительства с такими крупными заказчиками как Росавтодор, крупные генеральные подрядчики регионального уровня в дорожной отрасли.

– Кадровые высококвалифицированные ресурсы. Ключевыми конкурентами Государственной компании являются крупные частные подрядные организации, способные предложить более гибкие и привлекательные финансовые условия для специалистов высокой квалификации. Конкуренция с другими игроками транспортной отрасли менее существенна. ФДА находится в аналогичных условиях государственного регулирования. Авиация, ОАО «РЖД» и водный транспорт дополнительно имеют отраслевую специфику.

Конкурентные преимущества и стратегические приоритеты.

Конкуренция за пассажирские и грузовые потоки.

В автодорожной отрасли главным конкурентом и одновременно партнером является Росавтодор. Приоритеты взаимодействия:

– Синхронизация планов развития сети.

– Совместное использование данных о состоянии дорог и трафике.

– Повышение качества сети, в том числе за счет передачи дорог в управление Государственной компании для перевода в платную эксплуатацию.

В железнодорожной отрасли основным конкурентом является ОАО «РЖД» и его дочерние компании. Часть грузов переходит с ж/д на автотранспорт из-за инфраструктурных ограничений и стоимости. Конкуренция носит косвенный характер и ведется за счет повышения комплексности услуги (например, развитие придорожных отелей), поскольку автомобиль дает свободу маршрута, а поезд комфорт на длинных дистанциях.

В авиационном транспорте конкуренция еще более косвенная. Авиация выигрывает в скорости на дистанциях свыше 1–1,5 тыс. км, но автотранспорт гибче. В грузоперевозках авиация не конкурентоспособна по стоимости.

В водном транспорте прямой конкуренции практически нет. Автотранспорт обеспечивает большую скорость. В грузоперевозках виды транспорта специализируются на разных типах грузов. Отмечается синергия, особенно с морским транспортом (подвоз грузов в порты).

Исходя из анализа стратегические приоритеты ГК «Автодор» могут быть определены следующим образом:

- Реализация совместных проектов с Росавтодором и другими организациями для комплексного развития инфраструктуры.
- Развитие услуги «от порога до порога» как ключевого преимущества перед ж/д и авиацией.
- Повышение комплексности услуги: сокращение времени в пути, комфорт (качество покрытия, сервисы для отдыха, семей с детьми), безопасность.
- Снижение стоимости грузоперевозок за счет оптимизации логистики и гибких тарифов.
- Реализация клиентоцентричных маркетинговых и продуктовых стратегий.
- Развитие цифровых решений и инфраструктуры для беспилотного транспорта.

Конкуренция за государственное финансирование.

Основными конкурентами Государственной компании за право получения государственных субсидий в области транспортной инфраструктуры являются РЖД, ФДА и представители авиационной отрасли.

Ключевые конкурентные преимущества ГК «Автодор»:

- Уникальный статус и опыт – является доверительным управляющим федеральными платными дорогами, крупнейшим заказчиком и оператором в своей сфере, обладающим подтвержденным опытом реализации комплексных проектов (ГЧП, концессии).
- Финансовая модель – эксплуатация новых дорог полностью финансируется за счет платы за проезд, а не государственных субсидий.
- Собственная аналитика – наличие транспортной модели для прогнозирования трафика и доходов, что обеспечивает высокую точность планирования и обоснованность проектов.

Приоритетные направления развития:

- Масштабирование успешного опыта реализации проектов на региональном уровне.
- Активное участие в региональных ГЧП-проектах в роли заказчика, инвестора или концедента.
- Накопление и развитие экспертизы в оценке инвестиционных проектов.
- Работа над совершенствованием законодательства для расширения механизмов софинансирования проектов из региональных бюджетов.

За счет сбора платы обеспечивается из внебюджетных источников не менее 50% суммарных затрат на жизненном цикле проекта.

Кроме того, совокупный мультипликативный эффект в экономике в виде роста налогов и ВВП регионов в несколько раз превышает прямые эффекты реализации проекта. Данные факторы будут главным конкурентным преимуществом ГК «Автодор» в обосновании эффективности государственного финансирования проектов.

Конкуренция за средства инвесторов.

Несмотря на более высокую стоимость, привлечение средств инвесторов необходимо для финансирования текущих потребностей проектов и поддержания масштабного портфеля Государственной компании.

Приоритетные направления развития:

- Предоставление экспертных услуг – комплексная поддержка партнеров, включая техническую, финансово-экономическую экспертизу и транспортное моделирование.
- Повышение прозрачности и инвестиционной привлекательности – создание витрины проектов с четким планированием и обоснованием.
- Развитие отраслевого взаимодействия – формирование экспертных сообществ и международное сотрудничество (ЕАЭС, БРИКС) для совершенствования механизмов ГЧП.

– Создание эффективной коммуникации – организация прозрачных процедур для обратной связи от инвесторов государству.

Проектное структурирование.

В среднесрочной перспективе рост компетенций участников рынка и усиление институтов развития (таких как ВЭБ.РФ) при одновременной стагнации числа крупных проектов ГЧП повысит конкуренцию в этой сфере.

Ключевые конкурентные преимущества ГК «Автодор»:

– Уникальный статус отраслевого эксперта. Позиция лидера в реализации проектов ГЧП в сфере платных дорог будет закреплена созданием на базе Компании Центра компетенций по развитию скоростных и платных дорог.

– Услуга полного цикла. Многолетний опыт и наличие высококвалифицированной команды позволяют предлагать полный спектр услуг: от технической и финансово-экономической экспертизы до транспортного моделирования и консультирования по региональным проектам.

Зоны развития в сфере проектного структурирования:

– Развитие экспертных компетенций: масштабирование технической и финансово-экономической экспертизы для федеральных и региональных проектов.

– Совершенствование инвестиционного процесса: внедрение лучших международных практик для повышения стандартов работы с проектами и эффективного взаимодействия с инвесторами.

– Партнерство с ВЭБ.РФ: построение эффективной модели сотрудничества в реализации региональных проектов.

– Тиражирование успешного опыта: масштабирование лучших практик на новые проекты.

Конкуренция за качественных подрядчиков.

Риск банкротств и сокращений в сфере дорожного строительства может привести к росту конкуренции за крупных подрядчиков, способных эффективно работать в усложняющихся условиях. Особенно острая ситуация может наблюдаться в сфере проектирования дорожной инфраструктуры и мостостроения.

Зонами развития в сфере конкуренции за качественных подрядчиков должны стать:

– Развитие кадрового потенциала в автодорожной отрасли, в том числе в части ГЧП;

– Опережающее проектирование и повышение качества проектной документации;

– Повышение эффективности процессов управления и увеличения скорости принятия ключевых решений;

– Выстраивание работы проектных команд со стороны Государственной компании по принципу «одного окна» при работе с подрядными организациями – генеральными подрядчиками;

– Развитие собственных строительных мощностей в объеме не менее 10-20% от потребности объема строительных проектов (реальная себестоимость, снижение ценовых рисков, ресурс для выполнения работ в сложных временных ситуациях нехватки подрядчиков);

– Развитие собственных компетенций по наиболее конкурентоспособным направлениям: транспортное моделирование, цифровизация, эксплуатация, инжиниринг и пр.;

– Сохранение необходимого объема компетенций в строительстве, для реализации проектов в сложных временных условиях нехватки квалифицированных подрядчиков.

Анализ результатов деятельности Группы компаний с результатами деятельности не менее чем 3 компаний-аналогов.

Положение ГК «Автодор» уникально, и прямых аналогов на рынке нет. Однако, можно провести сравнительный анализ с компаниями, конкурирующими с ГК «Автодор» на отдельных направлениях/за отдельные виды ресурсов. Для сравнительного анализа выбраны компании, конкурирующие с ГК на отдельных направлениях: Федеральное дорожное агентство (ФДА), ГК «Нацпроектстрой» и ВЭБ.РФ.

Ключевые направления деятельности ГК «Автодор»:

– Управление полным циклом автодорог (проектирование, строительство, эксплуатация, сбор платы).

– Экспертиза и структурирование инвестиционных проектов, привлечение внебюджетного финансирования.

– Развитие цифровизации, придорожной инфраструктуры и собственного строительного бизнеса.

Перспективные направления: консалтинг, инжиниринг, внедрение экологических стандартов и развитие инфраструктуры для беспилотного транспорта.

Сравнение с ФДА.

ФДА – федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. В ведении ФДА находится 61,5 тыс. км федеральных дорог общего пользования. Финансируется из бюджета.

Конкурентные преимущества ФДА: масштаб сети, прямое бюджетное финансирование, присутствие во всех регионах.

Преимущества ГК «Автодор»: специализация на платных дорогах, масштабный опыт ГЧП, передовые технологии строительства и эксплуатации, развитие комплексной придорожной инфраструктуры.

Взаимодействие ФДА и ГК «Автодор» в рамках создания на ее базе Центра компетенций по развитию скоростных и платных дорог планируется на основе стратегического партнерства, построенного по принципу «разделения ролей и компетенций» при координирующей роли Минтранса России. Эта модель направлена не на конкуренцию, а на синергию и максимально эффективное использование сильных сторон каждого участника для достижения национальных целей. При развитии Центра компетенций на базе Государственной компании принцип разделения ролей и компетенций сохранится. Баланс интересов государства будет обеспечиваться через координирующую роль Минтранса России.

Минтранс России как ФОИВ, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, может выступать в роли системного архитектора и заказчика конечного результата.

Партнерство с ФДА позволит консолидировать ресурсы, избежать дублирования функций и значительно ускорить процесс привлечения частных инвестиций и внедрения передовых технологий в дорожном хозяйстве России, что в конечном итоге приведет к качественному улучшению всей транспортной инфраструктуры страны.

Возможности кооперации: экспертиза и передача дорог с потенциалом использования на платной основе в доверительное управление Государственной компании, совместная разработка стандартов и стратегий развития.

Сравнение с ГК «Нацпроектстрой».

ГК «Нацпроектстрой» – крупный частный строительный холдинг полного цикла, работающий в сфере автодорожной, железнодорожной, портовой и энергетической инфраструктуры.

Конкурентные преимущества ГК НПС: оперативность как частной компании, диверсифицированный портфель, вертикальная интеграция, доступ к льготному финансированию через ВЭБ.РФ.

Преимущества ГК «Автодор»: глубокая отраслевая экспертиза, статус крупнейшего концедента, гарантированный портфель госпроектов, развитая сеть платных дорог, сильные компетенции в транспортном моделировании и инновациях.

Возможности кооперации: совместная реализация крупных инфраструктурных проектов и ГЧП, создание транспортно-логистических узлов.

Сравнение с ВЭБ.РФ.

ВЭБ.РФ – государственная корпорация развития, обеспечивающая финансовую и экспертно-методическую поддержку крупных инфраструктурных проектов.

Конкурентные преимущества ВЭБ.РФ: мощные возможности по структурированию сделок и привлечению внебюджетного финансирования, статус института развития, экспертиза в распределении рисков ГЧП.

Преимущества ГК «Автодор»: отраслевая специализация, прямые доходы от эксплуатации дорог, собственная транспортная модель для точной оценки проектов, практический опыт реализации технически сложных проектов.

Возможности кооперации: проведение совместной экспертизы региональных проектов, совместная разработка стандартов ГЧП, оптимизация финансирования, реализация консультационных и образовательных программ.

Выводы о текущем положении Группы компаний и перспективах ее развития по итогам проведенного анализа.

По итогам сравнительного анализа можно выделить следующие преимущества ГК «Автодор»:

1. Уникальная отраслевая специализация и экспертиза:

– является лидером в реализации проектов платных дорог через механизмы ГЧП и концессий;

– обладает многолетним опытом строительства и эксплуатации скоростных магистралей;

– имеет собственную транспортную модель для точного прогнозирования трафика и оценки проектов.

2. Стабильная финансовая модель:
 – сочетает бюджетное финансирование в рамках национальных проектов с доходами от сбора платы;
 – обеспечивает эксплуатацию дорог за счет собственных доходов, а не бюджетных средств;
 – имеет гарантированный портфель заказов в среднесрочной перспективе.

3. Технологическое лидерство:
 – внедряет интеллектуальные транспортные системы и автоматизацию управления дорогами;
 – развивает инфраструктуру для беспилотного транспорта и альтернативных источников энергии;
 – применяет передовые экологические решения и принципы экономики замкнутого цикла.

4. Комплексный подход к развитию инфраструктуры:
 – предоставляет услугу «от порога до порога» как ключевое преимущество перед другими видами транспорта;
 – развивает придорожную инфраструктуру и сервисы для повышения комфорта пользователей;
 – обладает разветвленной структурой дочерних и зависимых обществ для реализации различных направлений бизнеса.

5. Эффективная модель партнерства:
 – успешно привлекает частные инвестиции в инфраструктурные проекты;
 – использует концессионные механизмы для модернизации региональной дорожной сети;
 – предоставляет долгосрочные гарантии инвесторам.
 Эти преимущества создают устойчивую конкурентную позицию ГК «Автодор» на рынке транспортной инфраструктуры и позволяют компании эффективно конкурировать за ресурсы и реализовывать крупные инфраструктурные проекты.

Информация, предусмотренная настоящим пунктом, приводится в соответствии с мнениями, выраженными органами управления эмитента.

Мнения органов управления Эмитента относительно информации, предусмотренной настоящим пунктом, совпадают.

В случае если мнения органов управления эмитента относительно представленной информации не совпадают, указывается мнение каждого из таких органов управления эмитента и аргументация, объясняющая их позицию. В случае если член совета директоров (наблюдательного совета) эмитента или член коллегиального исполнительного органа эмитента имеет особое мнение относительно представленной информации, отраженное в протоколе заседания совета директоров (наблюдательного совета) эмитента или коллегиального исполнительного органа, на котором рассматривались соответствующие вопросы, и настаивает на отражении такого мнения в отчете эмитента, указывается такое особое мнение и аргументация члена органа управления эмитента, объясняющая его позицию:

Особые мнения членов наблюдательного совета Эмитента относительно представленной информации, отраженные в протоколе(ах) заседания(ий) наблюдательного совета Эмитента, отсутствуют.

1.3. Основные операционные показатели, характеризующие деятельность эмитента

В отчете эмитента за 6 месяцев приводятся основные операционные показатели эмитента (группы эмитента) за 6 месяцев отчетного года в сравнении с 6 месяцами предшествующего года (на дату окончания отчетного года в сравнении с показателями на конец предшествующего года).

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Значение показателя	
			2025, 6 мес.	2026, 6 мес.
1	2	3	4	5

1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, переданных в доверительное управление Государственной компании, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	км	4 808,4	5 342,6
2	Протяженность автомобильных дорог федерального значения, находящихся в доверительном управлении Государственной компании	км	5 412,9	5 952,9
3	Прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения, переданных в доверительное управление Государственной компании, обеспечивающих пропуск транспортных средств с нагрузкой на наиболее загруженную ось 11,5 тонн	км	393,9	5,5
4	Строительство и реконструкция автомобильных дорог Государственной компании	км	0,0	0,0
5	Строительство и реконструкция автомобильных дорог Государственной компании	тыс. м ²	0,0	0,0
6	Строительство и реконструкция автомобильных дорог Государственной компании	км, в однополосном исчислении	0,0	0,0
7	Объемы капитального ремонта	км	0,0	0,0

Анализ динамики изменения приведенных показателей операционной деятельности эмитента (группы эмитента).

Показатель №1 увеличился на 534,2 км, или на 11,1%.

Показатель №2 увеличился на 540 км, или на 10%. Доля показателя №1 в значении показателя №2 составляет 89,8%.

Показатель №3 сократился в 71,6 раза.

Показатели с №4 по №7 изменений не претерпели.

Описываются основные события и факторы, в том числе макроэкономические, которые, по мнению эмитента, оказали существенное влияние на изменение операционных показателей, характеризующих деятельность эмитента (группы эмитента).

На протяжении отчетных периодов отмечено выполнение целевых индикаторов, в том числе в связи с досрочным вводом в эксплуатацию участков дорог и уточнением фактической протяженности участков.

1.4. Основные финансовые показатели эмитента

1.4.1. Финансовые показатели, рассчитываемые на основе консолидированной финансовой отчетности (финансовой отчетности)

Финансовые показатели, характеризующие финансовые результаты деятельности группы эмитента. Финансовые показатели рассчитываются на основе консолидированной финансовой отчетности (финансовой отчетности).

№ п/п	Наименование показателя	Значение показателя	
		2025, 6 мес.	2026, 6 мес.
1	2	4	5
1.	Выручка, руб.	2 055 000 000	2 177 000 000
2.	Прибыль до вычета налога на прибыль, финансовых расходов (за вычетом финансовых доходов), по выплате процентов, налогов, износа основных средств и амортизации нематериальных активов (EBITDA), руб.	32 653 000 000	27 242 000 000
3.	Рентабельность по EBITDA (EBITDA margin), %	1 588,95	1 251,36
4.	Чистая прибыль (убыток), руб.	3 929 000 000	50 000 000
5.	Чистые денежные средства, полученные от операционной деятельности, руб.	-12 875 000 000	-44 129 000 000
6.	Расходы на приобретение основных средств и нематериальных активов (капитальные затраты), руб.	-130 000 000	-96 000 000
7.	Свободный денежный поток, руб.	-72 555 000 000	-100 682 000 000
8.	Чистый долг, руб.	815 675 000 000	737 084 000 000
9.	Отношение чистого долга к EBITDA за последние 12 месяцев, %	2 498,01	2 705,69
10.	Рентабельность капитала (ROE), %	Не рассчитывалась ввиду отсутствия у Эмитента собственного (акционерного) капитала	

Методика расчета показателей:

№ п/п	Наименование показателя	Методика расчета показателя
1	2	3
1	Выручка, руб.	Выручка представляет собой доход от основной деятельности Группы, признаваемый в сумме возмещения, на которое Группа ожидает получить право в обмен на передачу товаров или оказание услуг покупателям. В зависимости от характера операций выручка Группы признается по мере исполнения обязательств перед заказчиком, включая оказание услуг и выполнение строительно-монтажных работ, а также в отношении вознаграждения за доверительное управление – при возникновении права на его получение и принятия соответствующего решения Принципалом.

2	Прибыль до вычета расходов по выплате процентов, налогов, износа основных средств и амортизации нематериальных активов (EBITDA), руб.	При расчете показателя «Прибыль до вычета расходов по выплате процентов, налогов, износа основных средств и амортизации нематериальных активов (EBITDA)» используется показатель «Прибыль до налогообложения», в котором учтены «Финансовые расходы» и «Амортизация» (то есть, показатели «Финансовые расходы» и «Амортизация» уменьшают доходы, которые используются при расчете показателя «Прибыль до налогообложения»). В этой связи, показатель EBITDA рассчитан следующим образом: данные строки «Прибыль до налогообложения» консолидированного финансового отчета МСФО за соответствующий период плюс абсолютные значения (модуль соответствующего числа) строки «Финансовые расходы» консолидированного финансового отчета МСФО, плюс абсолютные значения (модули соответствующих чисел) строк «Амортизация активов в форме права пользования», «Амортизация нематериальных активов», «Амортизация основных средств» (Пояснение № 8 к консолидированному финансовому отчету МСФО за соответствующий период).
3	Рентабельность по EBITDA (EBITDA margin), %	Отношение показателя EBITDA к выручке
4	Чистая прибыль (убыток) включая прочий совокупный доход (убыток), руб.	Чистая прибыль за период представляет собой итоговый финансовый результат деятельности Группы, определяемый как разница между признанными доходами и расходами за отчетный период. Общий совокупный доход включает чистую прибыль за период, а также прочий совокупный доход – статьи доходов и расходов, которые в соответствии с МСФО не признаются в составе прибыли или убытка.
5	Чистые денежные средства, полученные от операционной деятельности, руб.	Чистые денежные средства от операционной деятельности представляют собой чистое изменение денежных средств и их эквивалентов, возникающее в результате основной деятельности Группы, определяемое как разница между поступлениями и выплатами денежных средств, связанными с операционной деятельностью за отчетный период.
6	Расходы на приобретение основных средств и нематериальных активов (капитальные затраты), руб.	Капитальные затраты представляют собой денежные выплаты, связанные с приобретением, созданием и модернизацией долгосрочных активов, включая основные средства и нематериальные активы, отражаемые в составе инвестиционной деятельности в отчете о движении денежных средств. Состав капитальных затрат определяется в соответствии с учетной политикой.
7	Свободный денежный поток, руб.	Показатель «Свободный денежный поток» представляет собой разность между чистыми денежными средствами, полученными от операционной деятельности, и капитальными затратами. В свою очередь, капитальные затраты рассчитаны на основании Пояснения № 12 к консолидированному финансовому отчету МСФО за соответствующий период (столбец «Понесено затрат»).

8	Чистый долг, руб.	Показатель Чистый долг рассчитан на основании статей Долгосрочные обязательства, Краткосрочные обязательства консолидированного отчета о прибыли или убытке и прочем совокупном доходе, без учета данных Задолженность Принципиала/Задолженность перед Принципиалом. Задолженность Принципиала - это право на получение целевого финансирования для выплаты долговых обязательств по облигационным займам и задолженности перед прочими кредиторами, которое учитывается как оборотный актив. Задолженность перед Принципиалом представляет собой стоимость активов, подлежащих передаче Принципиалу после ввода в эксплуатацию, на приобретение которых уже выделены денежные средства и остатки неиспользованных выделенных ранее целевых средств.
9	Отношение чистого долга к EBITDA за последние 12 месяцев	Отношение чистого долга к EBITDA за предыдущие 12 месяцев
10	Рентабельность капитала (ROE), %	Деятельность Государственной компании регулируется положениями Закона о Государственной компании. В соответствии с Законом о Государственной компании Эмитент является некоммерческой организацией. Получение прибыли не является целью Государственной компании. Государственная компания создана и действует в целях оказания государственных услуг и выполнения иных полномочий в сфере дорожного хозяйства с использованием федерального имущества на основе доверительного управления, а также в целях поддержания в надлежащем состоянии и развития сети автомобильных дорог в доверительном управлении, увеличения их пропускной способности, обеспечения движения по ним, повышения качества услуг, оказываемых пользователям автомобильными дорогами в доверительном управлении, развития объектов дорожного сервиса, размещаемых в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог в доверительном управлении, и в иных определенных Правительством Российской Федерации целях в сфере развития автомобильных дорог и улучшения их транспортно-эксплуатационного состояния. В Отчете о прибылях и убытках Группы отражается выручка и финансовые результаты только от иной деятельности, приносящей доход. Тем не менее, прибыль от иной деятельности Государственная компания также не может использовать по своему усмотрению, а только для достижения целей, установленных Законом о Государственной компании. Исходя из вышесказанного, показатель ROE, EBITDA и Чистая прибыль не применимы, как индикаторы эффективности деятельности Группы.

1.4.2. Финансовые показатели, рассчитываемые на основе бухгалтерской (финансовой) отчетности

Эмитент, составляет и раскрывает консолидированную финансовую отчетность (финансовую отчетность).

1.4.3. Финансовые показатели кредитной организации

Эмитент не является кредитной организацией.

1.4.4. Иные финансовые показатели

Информация не указывается.

1.4.5. Анализ динамики изменения финансовых показателей, приведенных в подпунктах 1.4.1 - 1.4.4 настоящего пункта

Выручка за 6 мес. 2026 г. увеличилась по сравнению с аналогичным периодом 2025 г. на 122 млн руб., или на 5,9% – с 2 055 млн руб. до 2 177 млн руб. Рост показателя обусловлен преимущественно увеличением прочей выручки на 104 млн руб.

Показатель прибыли до вычета расходов по выплате процентов, налогов, износа основных средств и амортизации нематериальных активов (EBITDA) за 6 мес. 2026 г. сократился по сравнению с аналогичным периодом 2025 г. на 5 411 млн руб. или на 16,6% – с 32 563 млн руб. до 27 152 млн руб. Снижение показателя обусловлено преимущественно формированием оценочного резерва под ожидаемые кредитные убытки в размере 2 851 млн руб., сокращением процентных расходов по облигационным займам на 3 978 млн руб.

Чистая прибыль за 6 мес. 2026 г. сократилась по сравнению с аналогичным периодом 2025 г. в 78,58 раза – с 3 929 млн руб. до 50 млн руб., что обусловлено преимущественно формированием оценочного резерва под ожидаемые кредитные убытки в размере 2 851 млн руб.

Аудиторы Государственной компании с свою очередь дали иную оценку указанному резерву – 14 759 млн руб., приближенную к полной сумме задолженности. Обе позиции построены в рамках методологии, предусмотренной МСФО (IFRS) 9 «Финансовые инструменты», – расхождение возникает не из-за отступления от стандарта той или иной стороной, а из-за разницы в допущениях, определение которых стандарт прямо оставляет на профессиональное суждение.

МСФО (IFRS) 9 определяет ожидаемые кредитные убытки как вероятностно-взвешенную величину, для расчета которой требуется собственная оценка компанией диапазона возможных исходов и вероятности каждого из них – стандарт не предписывает единую вероятность или единый источник ее определения. Именно эта оценка – а не расхождение в методологии дисконтирования или составе денежных потоков, по которым позиции сторон, по существу, близки, – является основным источником разницы между расчетом Государственной компании и расчетом аудиторов.

Чистый поток денежных средств от операционной деятельности за рассматриваемые периоды является отрицательным и за 6 мес. 2026 г. увеличился по сравнению с аналогичным периодом 2025 г. в 3,4 раза, или на 31 254 млн руб. – с (12 875) млн руб. до (44 129) млн руб.

Свободный денежный поток за рассматриваемые периоды является отрицательным и за 6 мес. 2026 г. увеличился по сравнению с аналогичным периодом 2025 г. на 28 121 млн руб. или на 38,8% – с (72 555) млн руб. до (100 676) млн руб.

На значения данных показателей влияют изменения затрат (задолженности Принципала, отраженной в оборотных активах), понесенных Группой, финансирование которых в основном осуществляется за счет привлеченных заемных средств; изменения затрат, осуществленных в интересах Принципала (незавершенные капитальные вложения в строительство и реконструкцию капитальных дорог); изменения объема выданных авансов, кредиторской задолженности и резервов. При составлении консолидированного отчета о движении денежных средств Государственная компания применяет косвенный метод, основанный на идентификации и учете операций, связанных с движением денежных средств, и других статей баланса, а также на последовательной корректировке чистой прибыли, при этом исходным элементом является прибыль.

Чистый долг сократился по сравнению с аналогичной отчетной датой 2025 г. на 9,6%, или на 78 591 млн руб. – с 815 675 млн руб. до 737 084 млн руб. Сокращение чистого долга обусловлено:

- плановым погашением облигационных займов на сумму 83,6 млрд руб.;*
- досрочным погашением облигационных займов на сумму 4 млрд руб.;*
- обратным выкупом биржевых облигаций на сумму 2,8 млрд руб.*

Показатель «Рентабельность капитала (ROE)» не рассчитывается ввиду отсутствия у Эмитента собственного (акционерного) капитала. В этой связи анализ изменения указанного показателя не приводится.

1.5. Сведения об основных поставщиках эмитента

Сведения об основных поставщиках эмитента, объем и (или) доля поставок которых на дату окончания соответствующего отчетного периода в объеме поставок сырья и товаров (работ, услуг) имеет существенное значение, а также об иных поставщиках, поставки которых, по мнению эмитента, имеют для эмитента существенное значение в силу иных причин, факторов или обстоятельств. В случае если

эмитентом составляется и раскрывается консолидированная финансовая отчетность, сведения приводятся об основных поставщиках группы эмитента, являющихся лицами, не входящими в группу эмитента (далее - внешнегрупповые поставщики), с отдельным указанием объема и (или) доли поставок сырья и товаров (работ, услуг), приходящихся на поставщиков, входящих в группу эмитента, и на внешнегрупповых поставщиков. Указывается определенный эмитентом уровень (количественный критерий) существенности объема и (или) доли поставок основного поставщика, который не должен быть более 10 процентов от общего объема поставок сырья и товаров (работ, услуг), а если эмитентом составляется и раскрывается консолидированная финансовая отчетность, - не должен быть более 10 процентов от объема поставок сырья и товаров (работ, услуг), осуществленных внешнегрупповыми поставщиками.

Эмитент составляет и раскрывает консолидированную финансовую отчетность, поэтому сведения приводятся о внешнегрупповых поставщиках Группы.

Для целей подготовки настоящего отчета эмитента и заполнения данного пункта Эмитент определил уровень существенности в размере 10% от объема поставок, осуществленных внешнегрупповыми поставщиками на дату окончания соответствующего отчетного периода.

За 6 месяцев 2026 год

Объем и (или) доля поставок сырья и товаров (работ, услуг), приходящихся на поставщиков, входящих в группу эмитента: **5,96%**

Объем и (или) доля поставок сырья и товаров (работ, услуг), приходящихся на внешнегрупповых поставщиков: **94,04%**

1) полное фирменное наименование: *Акционерное общество «Дорожно-строительная компания «Автобан»*

сокращенное фирменное наименование: *АО «ДСК «Автобан»*

идентификационный номер налогоплательщика (ИНН): **7725104641**

основной государственный регистрационный номер (ОГРН): **1027739058258**

место нахождения: **142300, Московская область, г.о. Чехов, г. Чехов, ул. Офицерский Поселок, дом 51, этаж 2, помещение 8**

краткое описание поставленного сырья и товаров (работ, услуг): **Строительно-монтажные работы**

доля внешнегруппового поставщика в объеме поставок сырья и товаров (работ, услуг), осуществленных внешнегрупповыми поставщиками: **12,38%**

сведения о том, является ли основной поставщик организацией, подконтрольной члену органа управления эмитента и (или) лицу, контролирующему эмитента: **не является**

2) полное фирменное наименование: *Общество с ограниченной ответственностью «Трансстроймеханизация»*

сокращенное фирменное наименование: *ООО «Трансстроймеханизация»*

идентификационный номер налогоплательщика (ИНН): **7715568411**

основной государственный регистрационный номер (ОГРН): **1057747413767**

место нахождения: **121059, г. Москва, Киевская ул., дом № 7, корпус 2, комната 6**

краткое описание поставленного сырья и товаров (работ, услуг): **Строительно-монтажные работы**

доля внешнегруппового поставщика в объеме поставок сырья и товаров (работ, услуг), осуществленных внешнегрупповыми поставщиками: **11,15%**

сведения о том, является ли основной поставщик организацией, подконтрольной члену органа управления эмитента и (или) лицу, контролирующему эмитента: **не является**

3) полное фирменное наименование: *Общество с ограниченной ответственностью «НПС Донская магистраль»*

сокращенное фирменное наименование: *ООО «НПС Донская магистраль»*

идентификационный номер налогоплательщика (ИНН): **9703200747**

основной государственный регистрационный номер (ОГРН): **1247700831894**

место нахождения: **123112, г. Москва, вн.тер. г. Муниципальный Округ Пресненский, наб. Пресненская, дом 8, строение 1, помещение 1/1/5**

краткое описание поставленного сырья и товаров (работ, услуг): **Строительно-монтажные работы**

доля внешнегруппового поставщика в объеме поставок сырья и товаров (работ, услуг), осуществленных внешнегрупповыми поставщиками: **14,7%**

сведения о том, является ли основной поставщик организацией, подконтрольной члену органа управления эмитента и (или) лицу, контролирующему эмитента: **не является**

4) полное фирменное наименование: **Общество с ограниченной ответственностью «Шолоховская магистраль»**
сокращенное фирменное наименование: **ООО «Шолоховская магистраль»**
идентификационный номер налогоплательщика (ИНН): **6163231460**
основной государственный регистрационный номер (ОГРН): **1246100001498**
место нахождения: **344006, Ростовская область, г.о. Ростов-На-Дону, г. Ростов-На-Дону, ул. Суворова, дом 26, этаж 3, комната 307**
краткое описание поставленного сырья и товаров (работ, услуг): **Строительно-монтажные работы**
доля внешнегруппового поставщика в объеме поставок сырья и товаров (работ, услуг), осуществленных внешнегрупповыми поставщиками: **12,28%**
сведения о том, является ли основной поставщик организацией, подконтрольной члену органа управления эмитента и (или) лицу, контролирующему эмитента: **не является**

Сведения об иных поставщиках, имеющих для эмитента существенное значение.

Иные поставщики за 6 месяцев 2026 г., поставки которых по мнению Эмитента, имеют для Группы существенное значение в силу иных причин, факторов или обстоятельств, отсутствуют.

1.6. Сведения об основных дебиторах эмитента

Сведения об основных дебиторах эмитента, доля задолженности которых в объеме дебиторской задолженности на дату окончания соответствующего отчетного периода имеет для эмитента существенное значение, а также об иных дебиторах, которые, по мнению эмитента, имеют для эмитента существенное значение в силу иных причин, факторов или обстоятельств. В случае если эмитентом составляется и раскрывается консолидированная финансовая отчетность, сведения приводятся об основных дебиторах эмитента, являющихся лицами, не входящими в группу эмитента (далее - внешнегрупповые дебиторы), с отдельным указанием объема и (или) доли дебиторской задолженности, приходящейся на дебиторов, входящих в группу эмитента, и на внешнегрупповых дебиторов.

Указывается определенный эмитентом уровень существенности дебиторской задолженности, приходящейся на долю основного дебитора, который не должен быть более 10 процентов от общей суммы дебиторской задолженности на дату окончания соответствующего отчетного периода, а если эмитентом составляется и раскрывается консолидированная финансовая отчетность, - не должен быть более 10 процентов от общей суммы дебиторской задолженности, приходящейся на внешнегрупповых дебиторов на дату окончания соответствующего отчетного периода.

Эмитент составляет и раскрывает консолидированную финансовую отчетность, поэтому сведения приводятся о внешнегрупповых дебиторах Группы.

Для целей подготовки настоящего отчета эмитента и заполнения данного пункта Эмитент определил уровень существенности в размере 10% от общей суммы дебиторской задолженности, приходящейся на внешнегрупповых дебиторов на дату окончания соответствующего отчетного периода.

За 6 месяцев 2026 год

Объем и (или) доля дебиторской задолженности, приходящейся на дебиторов, входящих в группу эмитента: **3,8%**

Объем и (или) доля дебиторской задолженности, приходящейся на внешнегрупповых дебиторов: **96,2%**

Дебиторов, подпадающих под определенный Эмитентом уровень существенности, нет.

Сведения об иных дебиторах, имеющих для эмитента существенное значение

Иные дебиторы за 6 месяцев 2026 г., которые по мнению Эмитента, имеют для Группы существенное значение в силу иных причин, факторов или обстоятельств, отсутствуют.

1.7. Сведения об обязательствах эмитента

1.7.1. Сведения об основных кредиторах эмитента

Сведения об основных кредиторах эмитента, доля задолженности которым в объеме кредиторской задолженности эмитента (включая торговую кредиторскую задолженность, прочую

кредиторскую задолженность, кредиты и займы (краткосрочные, долгосрочные) на дату окончания соответствующего отчетного периода имеет существенное значение, а также об иных кредиторах, которые, по мнению эмитента, имеют для эмитента существенное значение в силу иных причин, факторов или обстоятельств. В случае если эмитентом составляется и раскрывается консолидированная финансовая отчетность, сведения приводятся об основных кредиторах эмитента, являющихся лицами, не входящими в группу эмитента (далее – внешнегрупповые кредиторы), с отдельным указанием объема и (или) доли кредиторской задолженности, приходящейся на кредиторов, входящих в группу эмитента, и на внешнегрупповых кредиторов.

Указывается определенный эмитентом уровень существенности кредиторской задолженности, приходящейся на долю основного кредитора, который не должен быть более 10 процентов от суммы кредиторской задолженности на дату окончания соответствующего отчетного периода, а если эмитентом составляется и раскрывается консолидированная финансовая отчетность, – не должен быть более 10 процентов от суммы кредиторской задолженности, приходящейся на внешнегрупповых кредиторов на дату окончания соответствующего отчетного периода.

Эмитент составляет и раскрывает консолидированную финансовую отчетность, поэтому сведения приводятся о внешнегрупповых кредиторах Группы.

Для целей подготовки настоящего отчета эмитента и заполнения данного пункта Эмитент определил уровень существенности в размере 10% от суммы кредиторской задолженности, приходящейся на внешнегрупповых кредиторов на дату окончания соответствующего отчетного периода.

В качестве базы (знаменателя) для расчета показателя «Доля кредитора в объеме кредиторской задолженности, %» за 6 месяцев 2026 г. Эмитентом учитываются следующие строки из отчетности по МСФО за 6 месяцев 2026 г.:

- *«Торговая и прочая кредиторская задолженность» в составе краткосрочных обязательств;*
- *«Заемные средства» в составе краткосрочных и долгосрочных обязательств;*
- *«Обязательства по долгосрочным инвестиционным и концессионным соглашениям» в составе краткосрочных и долгосрочных обязательств.*
- *«Обязательства по аренде» в составе краткосрочных и долгосрочных обязательств.*

Таким образом, общий объем кредиторской задолженности на конец 1-го полугодия 2026 г. составляет 945 640 млн рублей.

Средства, привлекаемые по долгосрочным инвестиционным и концессионным соглашениям – удержания инвестиционной составляющей из оплаты работ подрядчику при приемке каждого из этапов работ на основании долгосрочных инвестиционных и концессионных соглашений – классифицируются Группой Эмитента как финансовые инструменты в виде привлеченных займов и относятся к кредиторской задолженности. Согласно долгосрочным инвестиционным и концессионным соглашениям подрядчик частично инвестирует в строительство объекта до его ввода в эксплуатацию. Инвестиции подрядчика будут возмещаться ему Группой на стадии эксплуатации ежегодно в течение нескольких лет, начиная с года, следующего за годом ввода объекта в эксплуатацию.

За 6 месяцев 2026 год

Объем и (или) доля кредиторской задолженности, приходящейся на кредиторов, входящих в группу эмитента: **0,28%**

Объем и (или) доля дебиторской задолженности, приходящейся на внешнегрупповых кредиторов: **99,72%**

1) полное фирменное наименование: **Небанковская кредитная организация акционерное общество «Национальный расчетный депозитарий»**

сокращенное фирменное наименование: **НКО АО НРД**

идентификационный номер налогоплательщика (ИНН): **7702165310**

основной государственный регистрационный номер (ОГРН): **1027739132563**

место нахождения: **Российская Федерация, 105066, город Москва, улица Спартаковская, дом**

12

сумма кредиторской задолженности: **764 757 961 831,81 рублей**

доля внешнегруппового кредитора в объеме кредиторской задолженности, приходящейся на внешнегрупповых кредиторов: **81,1%**

размер и условия (процентная ставка, размер неустойки) просроченной кредиторской задолженности: **Просроченная кредиторская задолженность отсутствует.**

дата заключения кредитного договора (договора займа) (в случае если кредиторская задолженность возникла в связи с заключением кредитного договора (договора займа): **не применимо. Задолженность сформирована в связи с приобретением Министерством Финансов Российской**

Федерации облигаций Эмитента, размещаемых по закрытой подписке за счет средств Фонда национального благосостояния, а также приобретением биржевых облигаций Государственной компании, размещенных по открытой подписке, неопределенным кругом инвесторов на первичном размещении и биржевых торгах.

дата прекращения кредитного договора (договора займа), в том числе в связи с его исполнением (в случае если кредиторская задолженность возникла в связи с заключением кредитного договора (договора займа)): **не применимо. Задолженность сформирована в связи с приобретением Министерством Финансов Российской Федерации облигаций Эмитента, размещаемых по закрытой подписке за счет средств Фонда национального благосостояния, а также приобретением биржевых облигаций Государственной компании, размещенных по открытой подписке, неопределенным кругом инвесторов на первичном размещении и биржевых торгах.**

сведения о том, является ли основной кредитор организацией, подконтрольной члену органа управления эмитента и (или) лицу, контролирующему эмитента: **не является**

Выпуски облигационных займов ГК «Автодор» по состоянию на 30.06.2026, рублей

Серия выпуска	ISIN	Объем выпуска, руб.	Остаток номинала, руб.	Дата размещения	Дата погашения
БО-002Р-01	RU000A100030	2 719 800 000	1 523 088 000	27.12.2018	12.12.2030
БО-003Р-02	RU000A104XR2	30 513 100 000	30 513 100 000	07.07.2022	01.07.2027
БО-004Р-01	RU000A103NU9	5 000 000 000	4 130 562 000	14.09.2021	08.09.2026
БО-004Р-08	RU000A10F6F4	10 200 000 000	10 200 000 000	15.05.2026	30.12.2028
БО-005Р-03	RU000A106R53	25 237 500 000	24 983 818 000	16.08.2023	12.08.2026
БО-005Р-04	RU000A106XM8	2 000 000 000	2 000 000 000	22.09.2023	18.09.2026
БО-005Р-15	RU000A10EPR2	500 000 000	500 000 000	27.03.2026	22.11.2026
БО-005Р-16	RU000A10EPQ4	3 500 000 000	3 500 000 000	27.03.2026	11.11.2028
03	RU000A0JVD66	21 727 365 000	21 727 365 000	29.04.2015	22.04.2042
04	RU000A0JXZC0	16 706 535 000	16 706 535 000	18.08.2017	11.08.2044
001Р-01	RU000A0ZZN60	2 000 000 000	2 000 000 000	27.09.2018	20.09.2045
001Р-02	RU000A0ZZQL1	2 000 000 000	2 000 000 000	25.10.2018	18.10.2045
001Р-03	RU000A0ZZS24	8 759 200 000	8 759 200 000	06.11.2018	30.10.2045
001Р-04	RU000A0ZZV37	4 000 000 000	4 000 000 000	26.11.2018	19.11.2045
001Р-05	RU000A0ZZW93	3 000 000 000	3 000 000 000	04.12.2018	27.11.2045
001Р-06	RU000A0ZZWA2	3 000 000 000	3 000 000 000	04.12.2018	27.11.2045
001Р-07	RU000A0ZZWB0	4 000 000 000	4 000 000 000	04.12.2018	27.11.2045
001Р-08	RU000A0ZZZB3	2 240 800 000	2 240 800 000	24.12.2018	17.12.2045
001Р-09	RU000A1001Y8	2 000 000 000	2 000 000 000	29.01.2019	22.01.2046
001Р-10	RU000A100CA0	2 000 000 000	2 000 000 000	14.05.2019	07.05.2046
001Р-11	RU000A100GL8	2 000 000 000	2 000 000 000	25.06.2019	18.06.2046
001Р-12	RU000A100T99	2 000 000 000	2 000 000 000	09.09.2019	02.09.2046
001Р-13	RU000A100W45	2 000 000 000	2 000 000 000	02.10.2019	25.09.2046
001Р-14	RU000A100BT2	500 000 000	500 000 000	07.05.2019	30.04.2046
001Р-15	RU000A100CB8	500 000 000	500 000 000	14.05.2019	07.05.2046
001Р-16	RU000A100MP7	500 000 000	500 000 000	25.07.2019	18.07.2046
001Р-17	RU000A100WH3	500 000 000	500 000 000	08.10.2019	01.10.2046
001Р-18	RU000A101285	2 000 000 000	2 000 000 000	18.11.2019	11.11.2046
001Р-19	RU000A1012A5	2 000 000 000	2 000 000 000	18.11.2019	11.11.2046
001Р-20	RU000A1017L1	2 000 000 000	2 000 000 000	20.12.2019	13.12.2046
001Р-21	RU000A1017K3	2 000 000 000	2 000 000 000	20.12.2019	13.12.2046
001Р-22	RU000A1017F3	2 000 000 000	2 000 000 000	20.12.2019	13.12.2046
001Р-23	RU000A1017D8	2 000 000 000	2 000 000 000	20.12.2019	13.12.2046
001Р-24	RU000A101DJ7	2 000 000 000	2 000 000 000	06.02.2020	30.01.2047

001P-25	RU000A101DM1	2 000 000 000	2 000 000 000	06.02.2020	30.01.2047
001P-26	RU000A101DN9	2 000 000 000	2 000 000 000	06.02.2020	30.01.2047
001P-27	RU000A101M61	2 000 000 000	2 000 000 000	28.04.2020	22.04.2047
001P-28	RU000A101R41	2 000 000 000	2 000 000 000	04.06.2020	29.05.2047
001P-29	RU000A101K71	1 000 000 000	1 000 000 000	01.04.2020	26.03.2047
001P-30	RU000A101R58	1 000 000 000	1 000 000 000	04.06.2020	29.05.2047
001P-31	RU000A1017M9	1 466 200 000	1 466 200 000	20.12.2019	13.12.2046
002P-01	RU000A101W93	13 600 000 000	13 600 000 000	10.07.2020	04.07.2047
002P-02	RU000A1021J7	2 150 000 000	2 150 000 000	18.08.2020	12.08.2047
002P-03	RU000A1025T7	2 000 000 000	2 000 000 000	25.09.2020	19.09.2047
002P-04	RU000A1029M4	3 600 000 000	3 600 000 000	23.10.2020	17.10.2047
002P-05	RU000A102B89	1 500 000 000	1 500 000 000	03.11.2020	28.10.2047
002P-06	RU000A102DN7	2 500 000 000	2 500 000 000	24.11.2020	18.11.2047
002P-07	RU000A102MF4	2 000 000 000	2 000 000 000	29.12.2020	23.12.2047
002P-08	RU000A102PA8	3 700 000 000	3 700 000 000	28.01.2021	22.01.2048
002P-09	RU000A1035B4	500 000 000	500 000 000	28.05.2021	21.05.2048
002P-10	RU000A1039E0	500 000 000	500 000 000	21.06.2021	14.06.2048
002P-11	RU000A103M93	1 350 000 000	1 350 000 000	31.08.2021	24.08.2048
002P-12	RU000A104C94	680 000 000	680 000 000	27.12.2021	20.12.2048
002P-13	RU000A104P57	800 000 000	800 000 000	13.04.2022	06.04.2049
002P-14	RU000A104TH1	450 000 000	450 000 000	19.05.2022	12.05.2049
002P-15	RU000A104Y23	400 000 000	400 000 000	13.07.2022	06.07.2049
002P-16	RU000A1055F3	400 000 000	400 000 000	01.09.2022	25.08.2049
002P-17	RU000A105PW5	150 000 000	150 000 000	28.12.2022	25.08.2049
002P-18	RU000A106X63	1 100 000 000	1 100 000 000	19.09.2023	12.09.2050
002P-19	RU000A107449	400 000 000	400 000 000	24.10.2023	17.10.2050
002P-20	RU000A1077W2	1 800 000 000	1 800 000 000	16.11.2023	09.11.2050
002P-21	RU000A107G97	1 600 000 000	1 600 000 000	22.12.2023	15.12.2050
002P-22	RU000A108UD9	500 000 000	500 000 000	27.06.2024	21.06.2051
002P-23	RU000A109023	500 000 000	500 000 000	18.07.2024	12.07.2051
002P-24	RU000A109GM7	150 000 000	150 000 000	10.09.2024	04.09.2051
002P-25	RU000A109LE4	250 000 000	250 000 000	24.09.2024	18.09.2051
002P-26	RU000A10AB01	330 000 000	330 000 000	12.12.2024	06.12.2051
002P-27	RU000A10AG63	2 189 900 000	2 189 900 000	25.12.2024	19.12.2051
003P-01	RU000A105FW6	35 000 000 000	34 997 900 000	15.11.2022	02.11.2032
003P-02	RU000A105NW0	115 000 000 000	114 993 100 000	23.12.2022	10.12.2032
004P-01	RU000A105P15	66 940 563 000	63 964 385 569	23.12.2022	22.11.2047
004P-02	RU000A106BN2	1 800 000 000	1 719 972 000	02.06.2023	01.11.2047
004P-03	RU000A1064F5	1 700 000 000	1 624 418 000	18.04.2023	17.09.2047
004P-04	RU000A106FS2	26 500 000 000	25 321 810 000	30.06.2023	29.11.2047
004P-05	RU000A106QV3	4 600 000 000	4 395 576 000	15.08.2023	16.07.2047
004P-06	RU000A106XK2	19 984 872 000	19 096 744 288	21.09.2023	22.08.2047
004P-07	RU000A1078W0	12 000 000 000	11 466 720 000	22.11.2023	23.10.2047
004P-08	RU000A107GA6	49 569 991 000	47 367 100 600	22.12.2023	22.11.2047
004P-09	RU000A108363	12 859 247 000	12 287 782 063	25.03.2024	26.08.2047
004P-10	RU000A108TZ4	9 584 568 000	9 158 629 798	25.06.2024	26.11.2047
004P-11	RU000A1095X2	19 500 000 000	18 633 420 000	07.08.2024	10.07.2047
004P-12	RU000A109LF1	2 650 967 000	2 533 158 027	24.09.2024	27.08.2047

004P-13	RU000A10AFF6	32 841 792 000	32 841 135 164	23.12.2024	25.11.2047
005P-01	RU000A105P23	17 703 272 000	17 702 917 935	23.12.2022	29.11.2041
005P-02	RU000A107E16	7 896 728 000	7 896 412 131	15.12.2023	23.11.2040
ИТОГО:			653 321 749 574		
Начисленные проценты			111 406 212 257		
ВСЕГО:			764 757 961 832		

Сведения об иных кредиторах, имеющих для эмитента существенное значение:

Иные кредиторы за 6 месяцев 2026 г., которые по мнению Эмитента имеют для Группы существенное значение в силу иных причин, факторов или обстоятельств отсутствуют.

1.7.2. Сведения об обязательствах эмитента из предоставленного обеспечения

Сведения о размере обеспечения, предоставленного лицами, входящими в группу эмитента, иным лицам, входящим в группу эмитента, и лицам, не входящим в нее, а также о совершенных эмитентом (организациями группы эмитента) сделках по предоставлению такого обеспечения, имеющих для эмитента (группы эмитента) существенное значение.

Эмитент составляет и раскрывает консолидированную финансовую отчетность, поэтому сведения приводятся о размере обеспечения, предоставленного лицами, входящими в Группу, иным лицам, входящим в Группу, и лицам, не входящим в нее.

Организациями Группы в 2026 г. не предоставлялось обеспечение, в том числе в форме залога, поручительства, независимой гарантии, иным лицам, входящим в Группу.

Организациями Группы в 2026 г. не предоставлялось обеспечение, в том числе в форме залога, поручительства, независимой гарантии, представленное по обязательствам лиц, не входящих в Группу.

Единица измерения: *тыс. руб.*

Наименование показателя	2026, 6 мес.
Размер предоставленного Эмитентом (Группой эмитента) обеспечения	0
- в том числе в форме залога:	0
- в том числе в форме поручительства:	0
- в том числе в форме независимой гарантии:	0

Для целей подготовки настоящего отчета эмитента и заполнения данного пункта Эмитент определил уровень существенности в размере 10% от размера обеспечения, предоставленного организациями, входящими в Группу, лицам, не входящим в Группу.

Сделки по предоставлению обеспечения, имеющие для эмитента (группы эмитента) существенное значение: *такие сделки отсутствуют.*

1.7.3. Сведения о прочих существенных обязательствах эмитента

Прочих обязательств, которые, по мнению Эмитента, могут существенным образом воздействовать на финансовое положение Эмитента (Группы эмитента), в том числе на ликвидность, источники финансирования и условия их использования, результаты деятельности и расходы, не имеется.

1.8. Сведения о перспективах развития эмитента

Приводится описание стратегии дальнейшего развития эмитента (а если эмитентом составляется и раскрывается консолидированная финансовая отчетность - стратегии дальнейшего развития группы эмитента) не менее чем на год в отношении организации нового производства, расширения или сокращения производства, разработки новых видов продукции, модернизации и реконструкции основных средств, возможного изменения основной деятельности.

Деятельность Компании направлена на достижение следующих показателей федеральных и национальных проектов к 2030 году:

✓ увеличение доли дорог федерального назначения, находящихся в нормативном состоянии, до 85% за счет качественного содержания и капитального ремонта.

Показатель по обеспечению не менее 85% дорог, соответствующих нормативным требованиям, будет вносить прямой вклад в достижение показателя Указа 309: «Увеличение к 2030 году доли автомобильных дорог федерального значения и дорог крупнейших городских агломераций в нормативном состоянии до 85%». Аналогичный показатель заложен в Транспортной стратегии: «Доля инфраструктуры Единой опорной сети в нормативном состоянии — не менее 85% в 2030 году с поддержанием достигнутого уровня до 2035 года», в федеральном проекте «Развитие федеральной сети» национального проекта «Инфраструктура для жизни»: «Доля автомобильных дорог федерального значения, находящихся в нормативном состоянии - 85% к 2030 году» и в федеральном проекте «Региональная и местная дорожная сеть» национального проекта «Инфраструктура для жизни»: 85% автомобильных дорог, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям, к 2030 году; 85% дорожной сети крупнейших городских агломераций, находящейся в нормативном состоянии к 2030 году.

✓ улучшение качества среды для жизни в опорных населенных пунктах (ОНП) на 30% к 2030 г. и на 60% к 2036 г., в т.ч. будет обеспечено 11 обходов ОНП, а до 100% транзитного трафика будет выведено из ОНП.

Строительство 10 обходов ОНП к 2030 году и 11 ОНП к 2036 году вносит прямой вклад в достижение целевого показателя федерального проекта «Развитие федеральной сети» национального проекта «Инфраструктура для жизни»: Строительство к 2030 году 36 автодорожных обходов населенных пунктов на автомобильных дорогах федерального значения. Кроме того, строительство к 2030 году не менее 50 автодорожных обходов населенных пунктов предусмотрено Перечнем поручений по реализации Послания Президента Федеральному Собранию, состоявшегося 29 февраля 2024 года.

✓ снижение смертности в результате ДТП в 1,5 раза к 2030 г. и в 2 раза к 2036 г. по сравнению с 2023 г.

Снижение смертности, приходящейся на 100 км сети автомобильных дорог Государственной компании, на 33% к уровню 2023 года к 2030 году и на 50% к 2036 году, соответствует снижению смертности в 1,5 раза к 2030 году и в 2 раза к 2036 году. Это будет косвенно влиять на достижение показателя Указа по снижению смертности в ДТП (на 10 тыс. ТС), аналогично, в 1,5 и 2 раза к 2030 и 2036 годам. Аналогичный показатель фигурирует в нацпроекте «Инфраструктура для жизни» и федпроекте «Безопасность дорожного движения».

✓ удовлетворенность граждан качеством и доступностью автомобильных дорог 54% (МФЗ, клиентский сервис).

Уровень удовлетворенности пользователей качеством и доступностью автодорог, находящихся в доверительном управлении Государственной компании, составит 70% к 2030 году и 75% к 2036 году. Удовлетворенность пользователей дорог Компании уже превышает 66% по итогам 2024 года. Показатель косвенно влияет на показатель ФП «Региональная и местная дорожная сеть»: «Удовлетворенность качеством и доступностью автомобильных дорог (доля граждан, отметивших улучшение) - 54% к 2030 году».

Преимственность с национальными целями и нацпроектами (Указ № 309) отражена в Стратегии развития Группы компаний «Автодор» до 2030 года с горизонтом до 2036 года. Посредством реализации Стратегии Государственная компания будет вносить значимый вклад в обеспечение достижения целей НП «Инфраструктура для жизни», а также других нац- и федпроектов, федеральных и отраслевых документов стратегического планирования.

Стратегическая цель Группы компаний – предоставление комплексной инфраструктурной услуги, обеспечивающей безопасность и удовлетворенность пользователей при развитии сети платных дорог.

Ключевой элемент трансформации Группы компаний – переход к модели «Центра компетенций» по развитию федеральных и региональных платных дорог с использованием механизмов ГЧП с фокусом на привлечение внебюджетных средств, координацию программ развития опорной дорожной сети, внедрение и применение единых стандартов строительства и эксплуатации платных дорог, реализацию и поддержку региональных проектов ГЧП. В рамках работы Центра компетенций мы также развиваем новые механизмы финансирования инфраструктурных проектов.

Одним из приоритетов Компании является технологическое лидерство и цифровизация всех бизнес-процессов. Уже сегодня сервисная инфраструктура наших дорог обеспечивает движение инновационных видов транспорта, например, электрического и высокоавтоматизированного. Развитие беспилотного транспорта в будущем приведет к дополнительной экономии времени в пути, снижению себестоимости грузоперевозок и росту спросу на скоростные автодороги.

Новая бизнес-модель Государственной компании позволяет сохранять существующие

преимущества, такие как надежность эмитента, реализация масштабных инфраструктурных проектов с государственным «плечом», стабильность государственного финансирования, финансовая устойчивость, и развивать новые компетенции: реализация региональных проектов, новые механизмы финансирования, расширение портфеля проектов.

Также ГК «Автомотор» продолжает реализовывать задачу по развитию холдинга полного цикла с возможностью оперативного и эффективного решения поставленных Правительством РФ задач, а также задачу по развитию собственных видов деятельности, направленного на повышение финансовой автономности и сохранения финансовой устойчивости Группы компаний.

В январе 2025 года в соответствии с Указом Президента от 07.05.24 № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации до 2030 г. и на перспективу до 2036 г.» стартовали новые национальные проекты.

Задача 1: Создание Центра компетенций. Подразумевает создание отраслевого экспертно-аналитического центра для реализации следующих направлений.

1. Привлечение внебюджетных средств при условии сохранения финансовой устойчивости.
2. Скоординированное развитие платных и бесплатных дорог.
3. Системный подход к оценке потенциала использования участков автомобильных дорог на платной основе.
4. Взаимодействие с другими институтами развития.
5. Внедрение единых стандартов строительства и эксплуатации.
6. Поддержка и реализация региональных проектов ГЧП.

Реализация задачи к 2030 году позволит достичь следующих ключевых результатов:

- $\geq 50\%$ внебюджетного финансирования (CAPEX+OPEX).
- Экономия федерального бюджета $\geq 0,5$ трлн руб.
- Проработка в целях реализации 7 региональных проектов ГЧП (обход Тюмени, ЕКАД, обход Костромы, ЗХ Ростова-на-Дону, обход Дербышки, обход Уфы, Владивосток-Находка-порт Восточный);
- Увеличение скорости строительства на 10%.

Задача 2: Стать инфраструктурным холдингом полного цикла.

Ключевые результаты к 2030 г.:

- 18% собственных мощностей в строительстве;
- 85% финансирования OPEX (платных участков) за счет ДДУ;
- 68 новых многофункциональных зон (МФЗ).

Задача 3: Развитие дорожной сети с фокусом на строительство, реконструкцию и передачу в платную эксплуатацию дорог с применением современных технологий.

Ключевые результаты к 2030 г.:

- 6,7 тыс. км дорог в управлении;
- 784 км новых и реконструированных дорог с 2025 г.
- Строительство 10 обходов населенных пунктов (накопительно с 2024 г.);
- Охват дорогами 325 ОНП и 28 регионов;
- Количество проездов достигнет 649 млн.

Задача 4: Развитие главного продукта – комплексной инфраструктурной услуги с фокусом на качество, безопасность, сервисы для пользователей, развитие придорожной инфраструктуры.

Ключевые результаты к 2030 г.:

- $\geq 85\%$ дорог в нормативном состоянии;
- Снижение смертности в 1,5 раза (к 2023 г.);
- Удовлетворенность пользователей $> 70\%$;
- 100% соответствия российским экологическим стандартам.

Задача 5: Цифровая трансформация с фокусом на внедрение цифровых технологий, поддержка беспилотного транспорта (ВАТС), импортозамещение ПО.

Ключевые результаты к 2030 г.:

- 33% инициатив цифровой трансформации реализовано с помощью ИИ.
- 100% новых объектов готовы для движения высокоавтоматизированного транспорта.
- 100% закупаемого программного обеспечения – российского производства.

Задача 6: Развитие собственных видов деятельности с фокусом на увеличение доли собственных доходов и коммерциализации технологий и компетенций.

Ключевые результаты к 2030 г.:

- Выручка 45,3 млрд руб. накопительным итогом с 2025 г.

В 2021 г. Правительством Российской Федерации была утверждена новая Транспортная стратегия до 2030 г., которая ставит перед всей транспортной отраслью, и Группой компаний

«Автодор» в том числе, цели, касающиеся связанности и транспортной доступности территорий, мобильности населения и грузооборота, а также цель цифровой трансформации отрасли с ускоренным внедрением новых технологий. Вышеуказанные цели стали опорными при формировании целей Группы компаний «Автодор».

В результате проведения нескольких стратегических сессий в том числе, с участием представителей Аппарата Правительства Российской Федерации, были сформированы 5 стратегических целей Группы Компаний «Автодор» до 2030 г.:

- Провести трансформацию Группы компаний «Автодор» в инфраструктурный холдинг полного производственного и инвестиционного цикла, с набором приоритетных компетенций на всех ключевых этапах производственного цикла (не менее 20% собственных мощностей), едиными целями, брендом и корпоративной культурой, а также с централизованным управлением.

- Создать каркас скоростных автомобильных дорог, который станет частью опорной сети Российской Федерации и соединит 28 регионов страны, где проживают 60% населения.

На сегодняшний день практически сформировано скоростное направление Север-Юг (участки скоростных автомобильных дорог М-11 «Нева», М-4 «Дон» и ЦКАД).

В 2024 году реализованы отдельные проекты, что позволило сформировать практически бесшовное скоростное сообщение в указанном направлении: М-11 «Нева» (участок км 149 – км 208, обход г. Твери), ЦКАД («узкие места», такие как: обход д. Малые Вяземы, строительство дополнительных съездов), М-4 «Дон» (строительство обхода г. Аксай в Ростовской области, строительство Дальнего западного обхода г. Краснодара (развитие дальних подходов к Керченскому мосту)). В 2025 году планируется реконструкция участка км 933 – км 1024 в Ростовской области.

Развитие направления Запад – Восток обозначено в Транспортной стратегии Российской Федерации в качестве ключевого.

Приоритетные задачи Государственной компании на 2026 год:

1. В 2026 году планируется осуществить ввод в эксплуатацию 4-х объектов общей протяженностью 49,90 км:

- участок км 65 - км 124 автомобильной дороги М-3 «Украина» протяженностью 25,12 км (реконструкция);

- транспортная развязка на км 593 автомобильной дороги М-11 «Нева» протяженностью 2,53 км (строительство);

- участок км 66 – км 84 автомобильной дороги М-1 «Беларусь» протяженностью 17,30 км (строительство и реконструкция);

- транспортная развязка на пересечении ЦКАД и Дмитровского шоссе (1 очередь) протяженностью 4,96 км (строительство и реконструкция).

2. В целях обеспечения транспортной доступности населения планируется выполнение комплекса работ по строительству новых инвестиционных проектов развития автомобильных дорог Юга России, разработка комплексного технико-экономического обоснования, проектирование, строительство и реконструкция автомобильных дорог Юга России, в том числе продолжение реконструкции автомобильной дороги М-4 «Дон» на участке км 933 – км 1024, строительства обхода г. Адлера, строительство новой скоростной автомобильной дороги от трассы М-4 «Дон» до г. Сочи.

3. Увеличение доходов Государственной компании с последующим сокращением бюджетной нагрузки на содержание, ремонт автомобильных дорог Государственной компании.

4. Повышение качества услуг, предоставляемых пользователям автомобильных дорог Государственной компании, в том числе через создание сети многофункциональных зон дорожного сервиса на автомобильных дорогах Государственной компании.

5. Повышение степени защищенности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства, в том числе путем оснащения объектов транспортной инфраструктуры инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, их дальнейшее техническое обслуживание, а также привлечение подразделения транспортной безопасности для защиты объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства.

6. Создание каркаса скоростных автомобильных дорог как части опорной сети Российской Федерации, обеспечивающей транспортную доступность и связность субъектов Российской Федерации, региональных центров развития.

7. Обеспечение жителей Российской Федерации высококачественными скоростными автомагистралями.

8. Выполнение комплекса мероприятий, направленных на обеспечение комфортного и безопасного движения по автодорогам Государственной компании, в целях повышения уровня безопасности и снижения смертности на автомобильных дорогах Государственной компании.

Перспективные проекты:

– Строительство скоростной автомобильной дороги на обходе г. Санкт-Петербург (КАД-2) протяженностью 85 км.

На текущий момент КАД из-за плотной застройки вокруг фактически является внутригородской дорогой, пропускная способность которой практически исчерпалась. Местные транспортные потоки в структуре трафика составляют порядка 80%, на транзит приходится порядка – 20%.

Реализация объекта позволит разгрузить КАД и улучшить транспортную ситуацию в Санкт-Петербургской агломерации.

Объект находится на стадии проектирования, начало строительства запланировано на 2027 год.

– Строительство транспортной развязки на пересечении ЦКАД и Фряновского шоссе (ТР№ 23, ПК № 3) протяженностью 4,5 км

– Строительство транспортной развязки на пересечении ЦКАД и Щелковского шоссе (ТР№ 24, ПК № 3) протяженностью 8,3 км

В настоящее время в северном и северо-восточном секторах Московской области длина перегонов между транспортными развязками превышает 40 и 50 км.

Реализация развязок позволит сократить расстояние от 10 до 25 км (вместо 52 км), что положительно скажется на экономическом потенциале прилегающей территории Московской области, а также развить региональные предприятия и улучшить дорожно-транспортную ситуацию в районе строительства путем перераспределения транспортных потоков.

Объекты находятся на стадии проектирования, начало строительства запланировано на 2026 год.

– Строительство юго-западного обхода г. Краснодара протяженностью 13,64 км.

Строительство участка позволит обеспечить пропуск транзитного транспорта со стороны Республик Северного Кавказа и Ставропольского края в сторону республики Крым, а также соединить М-4 «Дон» с автомобильной дорогой А-146 «Краснодар - Верхнебаканский» в обход городской черты с учетом введенного в эксплуатацию Дальнего западного обхода г. Краснодара.

Начало строительства объекта запланировано на 2027 год.

– Строительство а/д А-108 на участке пересечения с а/д М-7 «Волга» до д. Стенино, Московская область (Обход Орехово-Зуево и Ликино-Дулево) протяженностью 16,81 км

Реализация объекта позволит сократить время в пути на участке от федеральной магистрали М-7 «Волга» Москва-Нижний Новгород (км 83+100) до пересечения с региональной дорогой Р-105 «Егорьевское шоссе» (км 26+600), улучшить экологическую ситуацию населенных пунктов (г. Орехово-Зуево, г. Ликино-Дулево и т.д.) за счет сокращения уровня шума, загазованности, загрязнения селитебной зоны солями тяжелых металлов и шумовым загрязнением.

Также позволит обеспечить бесперебойное движение транзитного грузового и легкового транспорта в обход городов Орехово-Зуево, Ликино-Дулево, с учетом высокого коэффициента загрузки сети автомобильных дорог данных городов.

Начало реализации объекта запланировано на 2027 год.

Стратегия Группы компаний «Автотор» предполагает:

- Развивать главный продукт – качественную инфраструктурную услугу для конечных пользователей платных дорог, что будет способствовать росту уровня удовлетворенности пользователей услугами и сервисами на дорогах – 50% и более.

- Создавать новые доходные направления бизнеса, что позволит не только минимизировать риски основной деятельности, но и диверсифицировать источники доходов Холдинга «Автотор».

- Осуществлять цифровую трансформацию и лидерство в применении новых технологий – не только развитие интеллектуальных транспортных систем на дорогах, включая обеспечение автоторов инфраструктурой для новых видов транспорта, но и автоматизацию внутренних процессов, внедрение инновационных механизмов в процессы проектирования и строительства. Кроме того, к 2030 году сеть скоростных автоторов будет обеспечена оптоволоконной связью.

- Обеспечивать до 70% долю возвратного финансирования на всем жизненном цикле проектов.

Изменение основной деятельности Группы не планируется.

В соответствии со ст. 16 Закона о Государственной компании документом, определяющим основные направления, финансово-экономические показатели и ожидаемые результаты деятельности Государственной компании на долгосрочный период и содержащем, в том числе сведения о мероприятиях, для реализации которых Государственной компании предоставляются субсидии из федерального бюджета, с указанием источников, объема, структуры финансирования, является программа деятельности Государственной компании на долгосрочный период (2026-2030 годы). Текст действующей Программы деятельности расположен по адресу https://russianhighways.ru/about/regulatory-information/main_documents/.

В результате деятельности Государственной компании по строительству (реконструкции) и доверительному управлению скоростными автодорогами к 2036 году планируется достичь следующих результатов:

- введение в эксплуатацию около 1,7 тыс. км новых автодорог с доведением общей протяженности сети в доверительном управлении до 7,6 тыс. км;
- соединение транспортными коридорами крупнейших центров генерации спроса на автомобильные перевозки, центров социальной и экономической активности: скоростными автодорогами в 2030 г. будет «охвачено» 28 регионов страны, где проживает 54% населения и производится 67% ВРП России; в 2036 г. скоростные автодороги будут в 30 регионах, где проживает 58% населения и производится 69% ВРП;
- существенное сокращение времени в пути для пассажиров и грузов: в 2030 г. общее время в пути на проезд участков автодорог, где планируется строительство и реконструкция, сократится на 12 часов, или на 20% к уровню 2024 г.; в 2036 г. на 22 часа, или на 37% к уровню 2024 г. От Казани до Екатеринбурга можно будет добраться на 4 часа быстрее, Юго-Западная хорда обеспечит экономию 7 часов, КАД-2 с учетом разгрузки КАД – экономию более 1 часа;
- сохранение доли дорог в нормативном состоянии на уровне не менее 85%;
- повышение безопасности: снижение смертности в ДТП в 1,5 раза к 2030 году и в 2 раза к 2036 году к уровню 2023 года;
- экологический эффект в виде экономии топлива за счет появления новых маршрутов и сокращения времени в пути составит за 2025-2030 гг. 1,1 млрд литров экономии топлива, что позволит автовладельцам сэкономить 77 млрд р.; за 2025-2036 гг. будет сэкономлено 3,6 млрд литров топлива, что позволит автовладельцам сэкономить 252 млрд рублей;
- повышение удовлетворенности граждан качеством и доступностью автодорог до 75%;
- рост производительности функционирования Группы компаний в 2 раза к уровню 2023 года;
- рост удовлетворенности пользователей дорог за счет развития модели единой инфраструктурной услуги и обеспечения высоких стандартов сервиса на всей сети скоростных автодорог; рост сети МФЗ нового формата до 97 шт. (обеспечение расположения МФЗ через каждые 50–70 км);
- широкое применение систем спутниковой связи, обеспечивающих функционирование геопозиционирования, позволит существенно сократить число ДТП на федеральных трассах;
- промышленная эксплуатация формата «умная дорога»: беспрепятственное движение беспилотного транспорта за счет оснащения 100% сети интеллектуальными транспортными системами и создания единого информационного пространства;
- дополнительный рост ВВП (рост валовой добавленной стоимости, ВДС) от реализации проектов составит (суммарно за период по 2030 год) при реализации нейтрального (целевого) сценария 1,3 трлн рублей. На горизонте по 2036 год (включительно) дополнительный рост ВДС составит при реализации нейтрального (целевого) сценария 3 трлн рублей.
- дополнительный рост бюджетных поступлений от реализации проектов составит (суммарно за период по 2030 год) при реализации нейтрального (целевого) сценария 411 млрд рублей. На горизонте по 2036 год (включительно) дополнительный рост бюджетных поступлений составит при реализации нейтрального (целевого) сценария 916 млрд рублей.

1.9. Сведения о рисках, связанных с деятельностью эмитента

К рискам, которые могут оказать существенное влияние на финансово-хозяйственную деятельность и финансовое положение Группы эмитента, а также рискам, связанным с приобретением ценных бумаг Эмитента, относятся:

- отраслевые риски;
- страновые и региональные риски;
- финансовые риски;
- правовые риски;
- риск потери деловой репутации (репутационный риск);
- стратегический риск;
- иные риски, связанные с деятельностью Эмитента.

Перечень рисков, приведенных в настоящем пункте, отражает точку зрения и собственные оценки Эмитента и в силу этого не является исчерпывающим и единственно возможным, при этом потенциальные инвесторы, прежде чем принимать инвестиционное решение, должны сформировать собственное мнение, не опираясь исключительно на факторы, описанные в настоящем пункте.

Инвестиции в биржевые облигации связаны с определенной степенью риска. В связи с этим

потенциальные инвесторы, прежде чем принимать любое инвестиционное решение, должны тщательно изучить содержание данного отчета эмитента и нижеприведенные факторы риска.

В частности, биржевые облигации Эмитента могут быть подвержены риску волатильности рыночных цен биржевых облигаций, связанному с изменением ситуации на рынке или изменением в экономическом положении Эмитента, а также с рядом иных факторов, которые не могут поддаваться прогнозированию.

Перечень рисков, приведенных в настоящем пункте, отражает точку зрения и собственные оценки Эмитента и в силу этого не является исчерпывающим и единственно возможным, при этом потенциальные инвесторы, прежде чем принимать инвестиционное решение, должны сформировать собственное мнение, не опираясь исключительно на факторы, описанные в настоящем пункте.

В 2024 г. утверждены Политика управления рисками в Группе компаний «Автотор», Регламент управления рисками Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

Политика управления рисками в Группе компаний «Автотор» определяет общий подход к управлению любыми видами риска и является корпоративным стандартом Группы компаний «Автотор».

Цели и задачи управления рисками

Цель управления рисками – создание и защита ценностей Группы компаний «Автотор», которая достигается через повышение производительности, поощрение инноваций и поддержание достижения целей Группы компаний «Автотор».

Задачи системы управления рисками:

- внедрять и реализовывать риск-ориентированный подход при принятии управленческих решений на всех уровнях Группы компаний «Автотор»;
- разрабатывать, актуализировать локальные нормативные документы организаций Группы компаний «Автотор» по вопросам управления рисками.

Общие принципы управления рисками.

- **Интегрированность.** Интегрированное управление рисками является неотъемлемой частью всей деятельности организаций Группы компаний «Автотор».

- **Структурированность и комплексность.** Структурированный и комплексный подход к управлению рисками способствует согласованным и сопоставимым результатам.

- **Адаптированность.** Структура и процесс управления рисками настраиваются и соразмерны внешней и внутренней среде Группы компаний «Автотор», ее целям.

- **Вовлеченность.** Вовлеченность заключается в надлежащем и своевременном участии причастных сторон, что позволяет учитывать их знания, взгляды и мнения. Это приводит к повышению осведомленности и информативности в рамках управления рисками.

- **Динамичность.** Риски могут возникать, меняться или исчезать по мере изменения внешней и внутренней среды Группы компаний «Автотор». Управление рисками предвосхищает, обнаруживает, признает и реагирует на эти изменения и события соответствующим и своевременным образом.

- **Базирование на лучшей доступной информации.** В качестве исходных данных используются исторические и текущие данные, а также прогнозные ожидания. Процесс управления рисками явно учитывает любые ограничения и неопределенности, связанные с исходными данными и ожиданиями. Информация должна быть актуальной, ясной и доступной для всех причастных сторон.

- **Учет поведенческих и культурных факторов.** Поведение и культура человека существенно влияют на все аспекты управления рисками на каждом уровне и этапе.

- **Единство методологической базы.** Процессы в управлении рисками осуществляются на основе подходов и стандартов, единых для всех организаций Группы компаний «Автотор».

- **Непрерывность улучшений.** Управление рисками постоянно улучшается благодаря обучению работников и накоплению опыта в области управления рисками.

- **Прозрачность и ответственность.** Актуальность и адекватность системы управления рисками гарантируется надлежащим и своевременным участием заинтересованных сторон, в частности, лиц, принимающих решения на всех уровнях управления.

- **Оптимальность.** Инфраструктура и объем мер по управлению рисками должны являться необходимыми и достаточными для выполнения задач и достижения целей управления рисками. При этом должны анализироваться соотношения затрат на внедрение и поддержку мероприятий по управлению рисками и эффект от их реализации. Ограниченные ресурсы, выделяемые на управление рисками, должны распределяться в соответствии со значимостью рисков.

Нормативное и методическое сопровождение процесса управления рисками Государственной компании осуществляется в том числе с использованием Регламента управления рисками Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (далее – Государственная компания), Методики по определению риск-аппетита Государственной компании.

Регламент управления рисками Государственной компании устанавливает единообразный подход к процессу управления рисками, подготовки отчетности в Государственной компании, определяет участников и порядок взаимодействия участников системы управления рисками в Государственной компании.

Процесс управления рисками состоит из:

- идентификации рисков,*
- оценки рисков,*
- выбора метода реагирования на риски,*
- разработки и реализации плана мероприятий по управлению рисками,*
- ранжирования рисков,*
- формирования риск-аппетита,*
- мониторинга и актуализации информации о рисках, подготовки отчетности,*
- подготовки паспортов ключевых рисков,*
- реагирования в случае реализации рисков.*

1.9.1. Отраслевые риски

Риски, характерные для отрасли, в которой эмитент (группа эмитента) осуществляет основную финансово-хозяйственную деятельность. При этом описывается влияние возможного ухудшения ситуации в отрасли на деятельность эмитента (группы эмитента) и исполнение обязательств по ценным бумагам. Приводятся наиболее значимые, по мнению эмитента, возможные изменения в отрасли (отдельно на рынке Российской Федерации и рынках за пределами Российской Федерации).

Внутренний рынок:

В связи с тем, что основной деятельностью Эмитента является деятельность по управлению имуществом, находящимся в государственной собственности, к отраслевым рискам можно отнести риск вероятного получения дохода от объектов, переданных Эмитенту в доверительное управление, в объеме меньше планируемого вследствие снижения автомобильного трафика на платных участках автомобильных дорог, переданных Эмитенту в доверительное управление.

В соответствии с Программой деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2026 – 2030 годы), протяженность платных участков автомобильных дорог, сбор платы на которых осуществляет Государственная компания «Российские автомобильные дороги», к концу 2030 году составит 4 071 км. Это позволит Эмитенту исполнять обязательства по размещенным и планируемым к размещению ценным бумагам в установленные сроки.

В целях оказания государственных услуг и выполнения иных полномочий в сфере дорожного хозяйства с использованием федерального имущества на основе доверительного управления, Эмитент осуществляет функции заказчика по договорам строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта и, следовательно, не осуществляет закупки сырья или материалов.

Договоры, составленные Эмитентом в рамках основной деятельности, заключаются с установлением фиксированной цены на осуществление работ/предоставление услуг. В случае изменения цен на основное сырье (материалы) цена таких договоров не будет изменяться.

Влияние указанных рисков на деятельность Эмитента и исполнение им обязательств по Облигациям оценивается Эмитентом как незначительное.

Эмитент осуществляет купонные выплаты, а также выплаты в отношении номинальной стоимости Облигаций за счет средств, полученных от сбора платы за проезд по автомобильным дорогам, находящимся в доверительном управлении Эмитента. Стоимость проезда по таким платным участкам тарифицирована и отличается в зависимости от категории транспорта (в зависимости от габаритной высоты автотранспортного средства с учетом перевозимого груза и количества осей), а также времени суток и способа оплаты. Размер платы за проезд по платным участкам варьируется в зависимости от протяженности участка, категории транспорта, способа оплаты, а также времени суток. Тарифы подлежат индексации в соответствии с индексом потребительских цен.

За последние годы Государственная компания достигла существенного прогресса в снижении ряда системных рисков: использование программно-аппаратного комплекса «Единая транспортная модель» позволило с высокой точностью сформировать прогноз доходов от сбора платы Государственной компании, а также сформировать предложения по оптимизации тарифов на действующих участках и разработать тарифы для новых платных участков. Кроме того, в рамках увеличения интенсивности транспортных потоков на платных участках Государственной компании на основе транспортной модели определяется перечень прилегающих автомобильных

дорог, реконструкция которых позволит увеличить интенсивность транспортных потоков, а также перечень мероприятий на альтернативной сети.

Текущие зоны развития и повышения эффективности внутреннего контура компании разделены на 2 направления:

- повышение эффективности внутренних процессов, скорости и качества принимаемых решений;*
- повышение эффективности реализуемых проектов скоростных платных дорог по всей стадии их жизненного цикла.*

В соответствии с Программой деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2026 – 2030 годы) доходы от деятельности по доверительному управлению за период 2026 – 2030 годы должны составить 986,86 млрд рублей.

По мнению Эмитента, объем денежных средств, планируемых к получению от осуществления сбора платы, будет достаточным для исполнения обязательств по размещенным и размещаемым ценным бумагам Эмитента. В этой связи, влияние указанных рисков на деятельность Эмитента и исполнение им обязательств по Облигациям оценивается Эмитентом как незначительное.

Внешний рынок:

Эмитент осуществляет свою деятельность на территории Российской Федерации, не имеет филиалов и представительств на территории иностранных государств, поэтому возможные изменения в отрасли на внешнем рынке не описываются, не подвержен рискам на внешнем рынке.

Риски, связанные с возможным изменением цен на основные виды сырья, услуг, используемых эмитентом (группой эмитента) в своей деятельности (отдельно на рынке Российской Федерации и рынках за пределами Российской Федерации), их влияние на деятельность эмитента (группы эмитента) и исполнение обязательств по ценным бумагам.

Внутренний рынок:

В целях оказания государственных услуг и выполнения иных полномочий в сфере дорожного хозяйства с использованием федерального имущества на основе доверительного управления Эмитент осуществляет функции заказчика по договорам строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта и, следовательно, не осуществляет закупки сырья или материалов.

Договоры, составленные Эмитентом в рамках основной деятельности, заключаются с установлением фиксированной цены на осуществление работ/предоставление услуг. В случае изменения цен на основное сырье (материалы) цена таких договоров не будет изменяться.

Влияние указанных рисков на деятельность Эмитента и исполнение им обязательств по ценным бумагам оценивается Эмитентом как незначительное.

Внешний рынок:

Эмитент осуществляет свою деятельность на территории Российской Федерации, не имеет филиалов и представительств на территории иностранных государств, поэтому возможные изменения цен на сырье и услуги на внешнем рынке не описываются.

Риски, связанные с возможным изменением цен на товары, работы и (или) услуги эмитента (группы эмитента) (отдельно на рынке Российской Федерации и рынках за пределами Российской Федерации), и их влияние на деятельность эмитента (группы эмитента) и исполнение обязательств по ценным бумагам.

Внутренний рынок:

Эмитент осуществляет купонные выплаты, а также выплаты в отношении номинальной стоимости Облигаций за счет средств, полученных преимущественно от сбора платы за проезд по автомобильным дорогам, находящимся в доверительном управлении Эмитента. Стоимость проезда по таким платным участкам тарифицирована и отличается в зависимости от категории транспорта (в зависимости от габаритной высоты автотранспортного средства с учетом перевозимого груза и количества осей), а также времени суток и способа оплаты. Размер платы за проезд по платным участкам варьируется в зависимости от протяженности участка, категории транспорта, способа оплаты, а также времени суток. Тарифы подлежат индексации в соответствии с индексом потребительских цен.

В соответствии с Программой деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2026 – 2030 годы) доходы от деятельности по доверительному управлению за период 2026 – 2030 годы должны составить 986,86 млрд рублей.

По мнению Эмитента, объем денежных средств, планируемых к получению от

осуществления сбора платы, будет достаточным для исполнения обязательств по размещенным и размещаемым ценным бумагам Эмитента. В этой связи, влияние указанных рисков на деятельность Эмитента и исполнение им обязательств по Облигациям оценивается Эмитентом как незначительное.

Внешний рынок:

Эмитент осуществляет свою деятельность на территории Российской Федерации и не имеет филиалов и представительств на территории иностранных государств, поэтому не подвержен рискам на внешнем рынке.

1.9.2. Страновые и региональные риски

Риски, связанные с политической и экономической ситуацией, военными конфликтами, введением чрезвычайного положения и забастовками, а также географическими особенностями в государстве (государствах) и административно-территориальных единицах государства (государств), в которых зарегистрирован (зарегистрированы) в качестве налогоплательщика и (или) осуществляет (осуществляют) финансово-хозяйственную деятельность эмитент (подконтрольные эмитенту организации, имеющие для него существенное значение).

К страновым рискам Эмитента относятся политические, экономические и социальные риски, присущие Российской Федерации. Поскольку деятельность Эмитента относится к инфраструктурной отрасли экономики, страновые риски Эмитента полностью зависят от экономической и политической ситуации в Российской Федерации в целом и находятся вне контроля Эмитента.

Эмитент осуществляет свою деятельность в нескольких регионах Российской Федерации. Экономика Российской Федерации не защищена от рыночных спадов и замедления экономического развития в других странах мира, а также от масштабных экономических кризисов.

Поскольку Российская Федерация производит и экспортирует существенные объемы природного газа и нефти, российская экономика особо уязвима перед изменениями мировых цен на природный газ и нефть, а падение цен на указанные ресурсы может замедлить ее развитие. При этом большая приверженность проведению структурных экономических реформ, способных стимулировать более значительный приток инвестиций в реальную экономику и, таким образом, обеспечить экономический рост в долгосрочной перспективе, а также другие институциональные реформы могут оказать позитивное влияние на темпы устойчивого роста ВВП Российской Федерации.

По мнению Эмитента, страновые и региональные риски, связанные с ситуацией в стране и регионе присутствия, заключаются в том, что резкое изменение политической и экономической ситуации в стране может привести к ухудшению положения всей национальной экономики и, тем самым, к ухудшению финансового положения всех субъектов предпринимательской деятельности, включая Группу, что может негативно сказаться в том числе и на Эмитенте. На данный момент существует страновый риск, связанный с политической ситуацией – наложение санкций на компании, снижение темпов роста экономики как следствие. Также существует риск эскалации военных конфликтов и введения чрезвычайных положений и забастовок, которые могут повлечь приостановку экономической активностей и привести к упадку рынка присутствия Эмитента.

Реализация страновых рисков, по мнению Эмитента, окажет негативное влияние на экспортные операции, однако, доля таких операций незначительна и, соответственно, не окажет влияние на деятельность Группы.

Поскольку Российская Федерация производит и экспортирует существенные объемы природного газа и нефти, российская экономика особо уязвима перед изменениями мировых цен на природный газ и нефть, а падение цен на указанные ресурсы может замедлить ее развитие. При этом большая приверженность проведению структурных экономических реформ, способных стимулировать более значительный приток инвестиций в реальную экономику и, таким образом, обеспечить экономический рост в долгосрочной перспективе, а также другие институциональные реформы могут оказать позитивное влияние на темпы устойчивого роста валового внутреннего продукта (ВВП) Российской Федерации.

Региональные риски:

Эмитент осуществляет свою деятельность в регионах с достаточно развитой инфраструктурой и минимально подвержен рискам, связанным с прекращением транспортного сообщения в связи с удаленностью и/или труднодоступностью. В связи с этим, в случае реализации риска на отдельных транспортных узлах присутствует возможность использования иных транспортных узлов.

Региональные риски заключаются в возможном ухудшении экономической ситуации внутри

регионов присутствия, а также усложнением логистики и деловой активности. Отдельные проявления терроризма могут привести к негативным политическим, социальным и экономическим последствиям, что может спровоцировать введение чрезвычайного положения в регионах деятельности Эмитента. Кроме того, в регионах деятельности Эмитента существует некоторая вероятность возникновения внутренних конфликтов (забастовок и народных волнений) из-за разницы социального уровня и качества жизни населения.

1.9.3. Финансовые риски

Описываются риски, связанные с влиянием изменения процентных ставок, валютного курса, инфляции на финансовое состояние эмитента (группы эмитента), в том числе на ликвидность, источники финансирования, ключевые финансовые показатели.

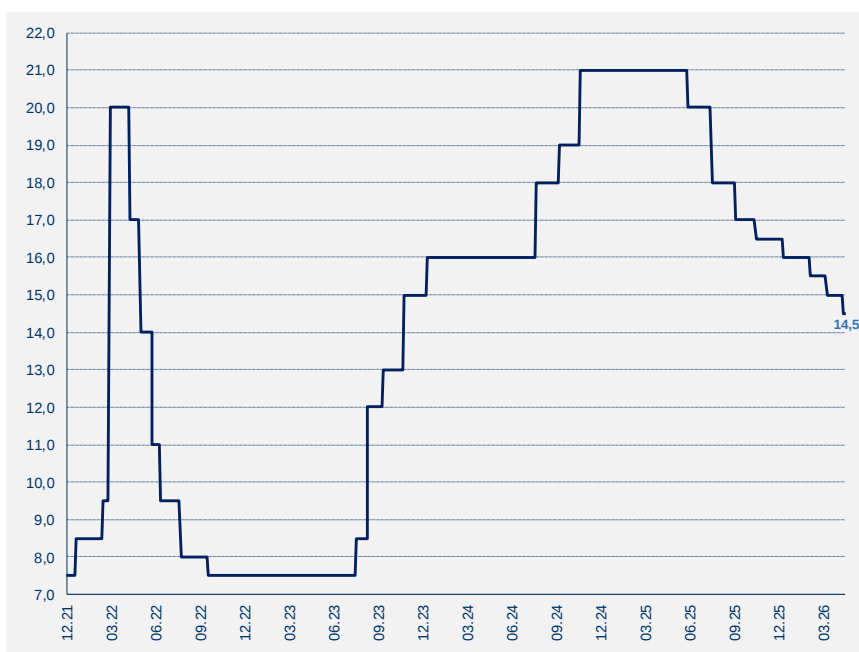
Риск изменения процентных ставок:

Риск изменения процентных ставок (процентный риск) – это риск, связанный с изменением процентных ставок, включая повышение ключевой ставки Банком России, в связи с чем высоко вероятен рост стоимости заимствований. Для целей финансирования Программы деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2026-2030 годы) Государственная компания намерена привлечь существенный объем заимствований, что непосредственно скажется на влиянии процентного риска на деятельность Эмитента. Негативное изменение конъюнктуры финансового рынка (значительное увеличение процентных ставок) приведет к увеличению затрат Группы на обслуживание заемных средств. Выбор Группы инструмента финансирования и сроков кредитования будет определяться в зависимости от текущей рыночной конъюнктуры.

Цикл смягчения ДКП запущен еще в июне 2025 года, невзирая на инфляционные ожидания бизнеса и населения, и насчитывает уже 8 шагов снижения. Принимая текущие решения о смягчении ДКП Банк России опирается в основном на затухающий импульс в экономике и стагнацию целого ряда отраслей, т.к. очевидно, что риски рецессии выглядят более политически весомыми для руководства Банка России. Радикальное повышение ставки в условиях закрытой экономики (движение капитала ограничено, традиционные макро-корреляции не работают) и санкционных ограничений смогло лишь купировать спрос физических лиц на ряд ставших дефицитными товаров, абсорбируя денежную массу в депозиты, облигации и фонды денежного рынка.

Динамика изменения ключевой ставки

дата заседания	ключевая ставка		решение ЦБ
	до заседания	после	
16.02.2024	16%	16%	–
22.03.2024	16%	16%	–
26.04.2024	16%	16%	–
07.06.2024	16%	16%	–
26.07.2024	16%	18%	+200
13.09.2024	18%	19%	+100
25.10.2024	19%	21%	+200
20.12.2024	21%	21%	–
14.02.2025	21%	21%	–
21.03.2025	21%	21%	–
25.04.2025	21%	21%	–
06.06.2025	21%	20%	-100
25.07.2025	20%	18%	-200
12.09.2025	18%	17%	-100
24.10.2025	17%	16,5%	-50
19.12.2025	16,5%	16%	-50
13.02.2026	16%	15,5%	-50
20.03.2026	15,5%	15%	-50
24.04.2026	15%	14,5%	-50
19.06.2026	14,5%	–	–
24.07.2026	–	–	–
11.09.2026	–	–	–
23.10.2026	–	–	–
18.12.2026	–	–	–



Динамика корпоративного кредитования по мере смягчения ДКП позволяет сделать вывод, что влияние уровня ключевой ставки на желание заемщиков брать кредит снижается. Для большинства бизнесов основная задача текущих кредитов – рефинансирование. Любые новые инвестиционные проекты будут оставаться в замороженном состоянии ввиду неопределенного периода сохранения ограничений и повышенных рисков, поэтому уровень ставки имеет фактически вторичное значение для инвестиционных проектов.

Возможности привлечь кредит по фиксированной ставке ограничены. Рынок банковского кредитования корпоративных заемщиков переживает структурную трансформацию, переходя в сегмент плавающих ставок. Выдача кредитов по плавающим ставкам для банков является естественным способом хеджирования рисков неопределенности, которые с 2020 г. исключительно растут. Выдавая кредит по плавающей ставке банк сохраняет уровень процентной маржи, а риск изменения ставок перекладывается на заемщика. Этот паттерн характерен и для корпоративных облигаций, в которых банки занимают примерно 40% в структуре держателей, формируя устойчивый спрос на флоатеры.

До 2022 г. крупные банки могли хеджировать процентный риск, используя операции с нерезидентами. После ухода нерезидентов с российского рынка производных финансовых инструментов банкам стало гораздо сложнее использовать рынок деривативов для управления процентной позицией. Это стимулировало их более активно использовать плавающую ставку в кредитовании, эффективно сближая дюрацию кредитов с дюрацией привлеченных средств.

На начало 2026 г. 66% корпоративных кредитов выдано по плавающей ставке. Общий объем корпоративных кредитов на 1 января 2026 г. составлял 96,6 трлн, т.е. объем кредитов с плавающей ставкой составляет 63 трлн руб., кредитов с фиксированной ставкой – 33 трлн.

Банк России поддерживает жесткую макропруденциальную политику, которая нацелена на охлаждение кредитования и снижение рисков закредитованности. В течение 2024 г. регулятор постепенно повышал надбавки и ужесточал лимиты в розничном сегменте кредитования, а с 2025 г. установил надбавку к коэффициентам риска на прирост кредитных требований к крупным компаниям с повышенной долговой нагрузкой. Надбавки к коэффициентам риска повышают требования к капиталу для банков и используются для накопления буферов капитала и ограничения предоставления рискованных кредитов.

Ключевым изменением в банковском риск-центричном регулировании последних лет стало появление надбавки к коэффициентам риска на прирост требований банков к компаниям с повышенной долговой нагрузкой для предотвращения возникновения рисков финансовой стабильности. Данная мера направлена на ограничение роста долговой нагрузки наиболее закредитованных компаний, для которых выполняется 3 условия: долг заемщика перед банком выше 50 млрд руб., консолидированный долг заемщика больше 2% капитала банковской системы, коэффициент покрытия процентов показателем EBITDA меньше 3х. Из-за длительного периода высоких ставок даже устойчивые компании не имеют такого покрытия процентов.

В результате данных решений банки создали капитальный буфер в размере примерно 70 млрд руб. Банки вынуждены поддерживать жесткие риск-политики и замораживать большие собственного капитала для обеспечения кредита, что ограничивает их в возможностях кредитования. Темпы роста корпоративного кредитования замедлились до 12% в 2025 г. (против 15-21% в 2021-2024 гг.).

Ключевая особенность текущего банковского регулирования – его двусторонний характер. Оно жестко сдерживает рост долговой нагрузки закредитованных крупных компаний, но при этом создает значительные послабления для малого и среднего бизнеса, особенно в рамках инвестиционных проектов.

Макролимиты и надбавки вводились в ответ на быстрый рост кредитования и накопление рисков финансовой стабильности (контрициклический характер инструментов), поэтому по мере охлаждения кредитной активности и перехода Банка России к циклу смягчения ДКП логично рассматривать возможность их постепенной нормализации, что укладывается в логику сбалансированного смягчения финансовых условий без ущерба для устойчивости банковской системы.

Увеличению возможностей кредитования могут способствовать регуляторные послабления:

- **Роспуск антициклической надбавки (50 б.п.).** Надбавка была введена в 2025 г. на фоне продолжающегося роста корпоративного кредитования. Данная надбавка формируется в период ускоренного кредитования и распускается в кризис. Текущие темпы роста кредитования нельзя назвать ускоренными – корпоративный кредитный портфель вырос на 10% за 4 месяца 2026 г.
- **Послабления в макропруденциальном регулировании.** Макронадбавки и макролимиты вводились в ответ на повышение рисков. На фоне снижения ключевой ставки (на 650 б.п. с пикового уровня в 21%) и, как следствие, уменьшения потенциальных рисков можно рассмотреть ослабление макропруденциального регулирования.
- **Адресное стимулирующее регулирование.** Поддержку доступности финансирования без угрозы финансовой стабильности может обеспечить стимулирующее регулирование – внедрено в 2025 году для сегментов финансирования проектов технологического суверенитета и зеленых проектов устойчивого развития. Целесообразно расширение стимулирующего регулирования на социальные и инфраструктурные проекты.

В рассматриваемом периоде Эмитент размещал выпуски биржевых облигаций по фиксированной процентной ставке.

Эмитент не попадает под критерии установления надбавки к коэффициентам риска на прирост требований банков к компаниям с повышенной долговой нагрузкой для предотвращения возникновения рисков финансовой стабильности

Эмитент принимает участие в государственных программах финансирования ряда направлений на льготных условиях с использованием средств федерального бюджета и ФНБ, что также минимизирует процентный риск Эмитента.

Вероятность возникновения риска: средняя.

Валютный риск:

Валютный риск – это риск изменения справедливой стоимости или будущих потоков денежных средств по финансовому инструменту вследствие изменения обменных курсов валют. Подверженность риску изменения обменных курсов валют непосредственно связана с операционной деятельностью (когда доходы или расходы выражены в валютах, отличных от функциональной валюты).

Развитие рублевых расчетов через биржевую инфраструктуру – это часть задачи по формированию национального финансового суверенитета. На текущий момент эту задачу активно решают Санкт-Петербургская товарно-сырьевая биржа, Московская биржа, а также агентство «Центр ценовых индексов» (дочерняя компания Газпромбанка). Развитие рублевых расчетов помогает избежать инфраструктурных платежных рисков (блокировка платежей, недоступность данных и пр.), однако валютный риск не устраняется полностью – ценообразование экспортных продуктов так или иначе учитывает цены, складывающиеся на мировом рынке.

Развитие собственных биржевых индексов важно не только для расширения расчетов в рублях, но и для создания полноценной инфраструктуры хеджирования. Сам по себе переход на внутренние индексы не решает задачу управления рисками, нужна ликвидность и возможность использовать эти индексы как базу для производных инструментов. В этом смысле развитие рублевых бенчмарков – это одновременно вопрос расчетов, ценового ориентирования и формирования независимой финансовой инфраструктуры.

Интерес компаний к данному вопросу ощущается – появились биржевые индексы (например, индексы нефтепродуктов на СПМТСБ), идут активные попытки запустить фьючерс на зерно на ММВБ. При этом ликвидности в индексах пока мало, либо она отсутствует, и хеджирование затруднено. Одна из причин – отсутствие сбалансированного спроса и предложения: Россия – нетто-экспортер, продавцы сырьевых товаров преобладают над покупателями, продавцам логично продавать там, где сконцентрирован глобальный спрос (работа на рынках покупателя). В силу этого исторически существовала привязка российского сырья к западным площадкам и биржевым индексам, однако сейчас этот путь закрыт и смещение идет в сторону Азии.

Санкционные ограничения сделали невозможным привычное хеджирование и ценообразование через западные индексы, но альтернативный механизм еще не сложился.

Аргументы в пользу целесообразности развития рублевых расчетов с биржевыми индексами:

- *Снижение зависимости от внешних ценовых ориентиров.*
- *Формирование суверенной ценовой индикации для сырья в рублях, важной для бюджета и налоговой базы.*
- *Создание альтернативного центра ликвидности для дружественных стран.*
- *Индекс может стать расчетным бенчмарком, а не только местом реальной торговли. Ликвидность появляется постепенно – через обязательное котирование части экспорта, субсидирование маркет-мейкеров или привязку внутренних налогов к биржевым ценам.*

В настоящее время в России существует несколько товарно-сырьевых индексов, которые отражают динамику цен на основные экспортные товары (нефть и нефтепродукты, газ (трубопроводный и СПГ), уголь, удобрения, агропродукция).

Эмитент в силу специфики деятельности был бы заинтересован в развитии профильных для дорожного строительства товарных индексов (с сопутствующим рынком деривативов), к примеру, в части металлоконструкций и битумных смесей.

Для повышения доступности хеджирования целесообразно продолжить упрощение клиентского пути: развивать электронный документооборот, стандартизировать договорную базу, расширять использование типовых решений для клиентов и повышать финансовую грамотность в части управления рыночными рисками. В результате инструменты хеджирования должны стать для компаний таким же стандартным элементом финансового управления, как кредитование или расчетно-кассовое обслуживание. Практика показывает, что при снижении административных барьеров спрос со стороны предприятий реального сектора на инструменты

хеджирования растет кратно, что позволяет компаниям эффективнее управлять валютными и процентными рисками и повышает устойчивость инвестиционных проектов.

Основные инструменты валютного хеджирования:

- *Форвардные контракты.* Индивидуальный договор с банком или финансовой организацией, который позволяет заранее зафиксировать курс валюты на определенную дату в будущем. Подходит тем, кто знает точные сроки и объемы платежей.

- *Опционы.* Биржевые инструменты, которые дают право, но не обязательство, совершить сделку по заранее оговоренному курсу. Более гибкий инструмент, но более дорогой. Идеально для малого бизнеса, чтобы защитить маржу, не блокируя крупные суммы под сделку – достаточно внести только опционную премию.

- *Фьючерсы.* Стандартизированный договор купли-продажи базового актива (например, валюты), при заключении которого стороны договариваются только о цене и сроке поставки.

- *Валютные свопы.* Инструмент, который позволяет компаниям обменивать валюту на определенный срок с последующим обратным обменом. Курс фиксируется в момент заключения контракта.

Группа практически не подвержена рискам неблагоприятного изменения валютных курсов, так как имущество Эмитента, сформированное за счет имущественного взноса Российской Федерации, и основная часть расходов номинированы в российских рублях. Таким образом, финансовое состояние Группы и ее ликвидность практически не зависят от изменения валютных курсов.

Вероятность возникновения риска: низкая.

Для уменьшения валютных рисков и рисков изменения процентных ставок, если они возникнут, Эмитент будет осуществлять следующие действия для снижения негативных последствий данного влияния:

- оптимизировать портфель заимствований с учетом изменившихся рыночных индикаторов;

- включать в кредитные соглашения условия, обеспечивающие возможности управления процентным риском для Эмитента, в том числе ограничения на повышение процентной ставки, возможность расторжения договора в одностороннем порядке Эмитентом без выплаты комиссионных вознаграждений за такое расторжение;

- обеспечивать соотнесение валюты заимствования с валютой денежных потоков, за счет которых предполагается обслуживание заимствования;

- обеспечивать приоритет прямых заимствований в валюте Российской Федерации;

- осуществлять хеджирование валютных рисков в случае совершения заимствований в валюте, отличной от валюты Российской Федерации.

Риск ликвидности:

Риск ликвидности - это риск того, что Группа не сможет обеспечить исполнение всех своих обязательств по мере наступления сроков их погашения.

К предпосылкам риска можно отнести секвестирование субсидий на осуществление деятельности по доверительному управлению дорог Государственной компании, ввод в эксплуатацию убыточных участков, ускорение строительства перспективных проектов или увеличение стоимости строящихся объектов, недостижение показателей эффективности проектов, ухудшение условий рефинансирования, увеличение внебюджетного финансирования в новых проектах.

Недостаток денежных поступлений, как следствие, ведет к тому, что Группа может испытывать сложности с исполнением своих обязательств (обслуживание долга (вплоть до технического дефолта), эксплуатация, возврат средств инвесторов, строительство), нести репутационные потери.

Мероприятия по управлению риском включают:

- актуализацию (в случае необходимости) и применение при оценке новых проектов основных требований к инвестиционным проектам (целевые показатели);

- строгий контроль выполнения показателей ТЭО проектов в рамках процесса координации и контроля проектов;

- внедрение механизма гибкого использования доходов от сбора платы Государственной компанией (первый приоритет использования – эксплуатация и обслуживание долговых обязательств);

- выполнение мероприятий по повышению доходов от сбора платы (в том числе повышение эффективности работы с дебиторской задолженностью);

- проведение активной работы по рефинансированию задолженности и снижению стоимости заимствований в рамках процесса управления ДФО и финансовой устойчивостью Государственной компании;
- разработку критериев в целях принятия решения об ускорении реализации проектов и замещении средств федерального бюджета внебюджетными средствами;
- корректировку плановых показателей интенсивности и тарифной политики;
- применение мероприятий по сокращению расходов;
- привлечение краткосрочных займов и/или привлечение альтернативных займов (кредиты/кредитная линия);
- актуализацию финансовых моделей проектов;
- развитие экспертизы финансово-экономического моделирования, в том числе в качестве базового функционала Центра компетенций.

Отдельной подкатегорией этого риска может вступить также риск ухудшения финансового результата дочерних зависимых обществ. Предпосылками риска в этом случае являются снижение объемов работ/услуг и доходов по соглашениям с Государственной компанией, несвоевременное погашение дебиторской задолженности ДЗО по соглашениям с Государственной компанией, заключение соглашений с Государственной компанией на заведомо невыгодных условиях для ДЗО (с нулевой или отрицательной рентабельностью).

Это может привести к финансовому ущербу в виде необходимости покрытия кассовых разрывов ДЗО за счет имущественных взносов ГК «Автотор», потере финансовой устойчивости ДЗО с перспективой финансовой несостоятельности и банкротства, ухудшению показателей финансового результата ГК «Автотор».

Управление риском предполагает мониторинг оплаты по договорам и мониторинг рентабельности договоров с подрядными компаниями, развитие перспективных направлений бизнеса ДЗО, а также управление контрактами через Единый корпоративный центр управления, сформированный на базе ООО УК «Автотор».

Подход Группы к управлению ликвидностью заключается в том, чтобы обеспечить, насколько это возможно, постоянное наличие у Группы ликвидных средств, достаточных для погашения своих обязательств в срок, как в обычных, так и в напряженных условиях, не допуская возникновения неприемлемых убытков и не подвергая риску репутацию Группы.

Группа отслеживает вероятность возникновения дефицита денежных средств путем планирования своей текущей ликвидной позиции. Руководство Группы анализирует сроки выплат по финансовым активам, прогнозирует денежные потоки от операционной деятельности и управляет риском ликвидности, поддерживая достаточные суммы денежных средств на расчетных счетах.

Помимо этого, тарифы за проезд по платным участкам автомобильных дорог, находящимся в доверительном управлении Эмитента, подлежат индексации в соответствии с индексом потребительских цен. Также необходимо заметить, что источником финансирования Эмитента являются имущественный взнос Российской Федерации, государственные субсидии на строительство и доверительное управление автомобильными дорогами Эмитента и доходы от деятельности Эмитента, которые также номинированы в российских рублях.

Вероятность возникновения риска: средняя.

Инфляционный риск:

Индикатор официальной инфляции – ИПЦ – охватывает довольно узкий набор товаров и услуг. Инфляционные ожидания населения и бизнеса формируются исходя из экономических реалий, в которых санкционные ограничения (порождающие дефицит), увеличившееся логистическое плечо, рост затрат на страховку, транзакционные издержки, увеличение фискальной нагрузки (неналоговые сборы, повышение НДС) формируют иную ценовую картину на широкий спектр товаров и услуг. К примеру, инфляционные ожидания населения остаются на повышенном уровне и практически не меняются с конца 2024 года, лишь изредка выходя из коридора 13-14%.

Текущая инфляция во многом определяется структурными факторами, а быстрое снижение ставки не помогает решить структурные проблемы. Траектория снижения ключевой ставки будет зависеть не только от самой инфляции, но и от бюджетной политики, а также мер по расширению предложения товаров (логистика, импорт оборудования и комплектующих, инвестиции в производственные мощности и пр.).

Негативные изменения ДКП в стране, повышение процентных ставок, а также значительный рост темпов инфляции могут привести к росту затрат Эмитента и, следовательно, отрицательно сказаться на финансовых результатах его деятельности.

При этом тарифы за проезд по платным участкам автомобильных дорог, находящимся в

доверительном управлении Эмитента, подлежат индексации в соответствии с индексом потребительских цен, что в существенной степени нивелирует влияние рисков изменения ДКП. В случае роста инфляции Эмитент планирует осуществлять индексацию тарифа, взимаемого за проезд по платным участкам автомобильных дорог, переданных Эмитенту в доверительное управление.

Принимая во внимание уровень потенциальной доходности деятельности, по мнению Эмитента, критическое значение инфляции, при которой у Эмитента возникнут трудности, составляет не менее 30% годовых. Риски увеличения стоимости обслуживания облигационного займа Эмитент оценивает как незначительные.

Мероприятия по управлению риском включают:

- выработку механизмов распределения инфляционных рисков при концессионных и иных видах соглашений;
- компенсацию удорожания стоимости строительных ресурсов подрядчика в процессе исполнения контракта за счет средств федерального бюджета (по постановлению Правительства Российской Федерации от 09.08.2021 № 1315);
- предоставление долгосрочных гарантий объемов работ подрядчикам для формирования ими собственных программ;
- рассмотрение применения различных механизмов финансирования, в том числе со стороны кредитных организаций, ФНБ / Фабрики проектного финансирования ВЭБ.РФ, ДОМ.РФ, РФПИ, межбюджетных трансфертов;
- обеспечение мероприятий по рефинансированию обязательств;
- привлечение краткосрочных займов и/или иных форм прямых заимствований (кредиты/кредитная линия);
- взвешенный подход к выбору процентной ставки (фиксированная/плавающая);
- направление свободных остатков денежных средств на снижение долговой нагрузки.

Вероятность возникновения риска: средняя.

1.9.4. Правовые риски

Описываются правовые риски, связанные с деятельностью эмитента (группы эмитента), в том числе риски, связанные с текущими судебными процессами, в которых участвует эмитент (подконтрольные эмитенту организации, имеющие для него существенное значение), а также с изменением.

Правовые риски заключаются в несоответствии внутренним и внешним правовым нормам, таким как законы, подзаконные акты регуляторов, правила, регламенты, предписания, учредительные документы.

Группа в своей деятельности строго соответствует законодательству Российской Федерации, осуществляет постоянный мониторинг законодательной базы и своевременно реагирует на ее изменение.

Текущие судебные процессы, в которых участвуют Эмитент, не являются значимыми для него по критерию существенности, не несут рисков, связанных с продолжением деятельности или рисков, которые могут повлечь существенные финансовые потери.

Участие в судебных процессах может привести к росту издержек подконтрольного Эмитенту ДЗО ООО СК «Автодор», имеющего для него существенное значение.

По состоянию на 01.01.2026 в составе прочей дебиторской задолженности Группа отражала задолженность по расторгнутому договору подряда, обеспеченную банковской гарантией в размере 17 486 млн руб. В производстве суда продолжает находиться дело № А40-102825/2025 о взыскании денежной суммы в размере 18 457 млн. руб. с банка-гаранта в связи с его отказом в добровольном удовлетворении требования по банковской гарантии. Также в суде рассматривается встречное исковое требование банка-гаранта №А40-61090/2025 о признании указанной гарантии недействительной.

20 августа 2026 года постановлением Девятого арбитражного апелляционного суда (резолютивная часть объявлена 11 августа 2026 года) решение Арбитражного суда города Москвы от 9 июня 2026 года о признании банковских гарантий недействительными оставлено без изменений. 18 сентября 2026 года постановлением Девятого арбитражного апелляционного суда решение Арбитражного суда города Москвы от 14 июля 2026 года об отказе во взыскании денежных средств по банковским гарантиям также оставлено без изменения. Группа готовит к подаче кассационные жалобы на судебные акты судов первой и апелляционной инстанций с намерением обжаловать судебные акты вплоть до Верховного Суда Российской Федерации ввиду имеющегося прецедента рассмотрения надзорной жалобы Государственной компании по делу № А40-283450/2024 Президиумом Верховного Суда РФ и принятия решения в пользу Государственной компании, но с учетом изменившихся в течение отчетного и за пределами отчетного периода

обстоятельств была пересмотрена оценка ожидаемых кредитных убытков по данной задолженности, в результате чего был признан резерв в размере 2 851 млн руб.

Аудиторы Государственной компании с свою очередь дали иную оценку указанному резерву – 14 759 млн руб., приближенную к полной сумме задолженности. Обе позиции построены в рамках методологии, предусмотренной МСФО (IFRS) 9 «Финансовые инструменты», – расхождение возникает не из-за отступления от стандарта той или иной стороной, а из-за разницы в допущениях, определение которых стандарт прямо оставляет на профессиональное суждение.

МСФО (IFRS) 9 определяет ожидаемые кредитные убытки как вероятностно-взвешенную величину, для расчета которой требуется собственная оценка компанией диапазона возможных исходов и вероятности каждого из них – стандарт не предписывает единую вероятность или единый источник ее определения. Именно эта оценка – а не расхождение в методологии дисконтирования или составе денежных потоков, по которым позиции сторон, по существу, близки, – является основным источником разницы между расчетом Государственной компании и расчетом аудиторов.

Оценка вероятности исхода судебного разбирательства в отношении действительности банковских гарантий формировалась Государственной компанией на основе анализа материалов дел, проведенного юристами Группы, включая выявленные правовые и процессуальные основания для дальнейшего обжалования, а также сложившуюся судебную практику по аналогичным спорам. Совокупность данных факторов формирует профессиональное суждение Государственной компании, используемое в качестве допущения при расчете резерва в соответствии МСФО (IFRS) 9.

Принятие отдельных нормативных правовых актов и (или) внесение изменений, а также несвоевременное внесение требуемых для трансформации изменений в действующие нормативные правовые акты, регулирующие деятельность Государственной компании и ДЗО, могут повлечь неблагоприятные последствия для Группы компаний в целом и привести:

- к значительному увеличению сроков и (или) стоимости реализации проектов;
- невозможности осуществления некоторых видов (в том числе перспективных и новых) деятельности;
- снижению финансовой обеспеченности и финансовой устойчивости;
- невозможности реализации проектов.

Изменения законодательства в части расширения льготных категорий пользователей дорог могут привести к:

- снижению размера доходов от сбора платы за проезд;
- снижению пропускной способности дорог, оснащенных барьерной СВП;
- неисполнению поручений и Программы деятельности.

Управление риском предполагает развитие компетенций поддержки процессов взаимодействия с государственной властью (GR) и внутри Группы компаний «Автодор», включая:

- выполнение роли внешнего эксперта или консультанта государства с возможностью заранее донести негативные последствия отдельных изменений законодательства, оценку влияния на действующие проекты новых планируемых решений;

- тесное взаимодействие по ключевым вопросам изменений законодательной базы, касающейся деятельности Государственной компании, ДЗО и автодорожной отрасли, а также развития Института развития с Правительством Российской Федерации, имеющим исключительное право законодательной инициативы; взаимодействие с законодательными органами (Государственная Дума и Совет Федерации).

- мониторинг структурными подразделениями Государственной компании и ДЗО изменений/ проектируемых изменений законодательства Российской Федерации на наличие рисков для Государственной компании;

- определение необходимости внесения в нормативные правовые акты, разработка проектов нормативных правовых актов, направленных на устранение рисков;
- экспертная поддержка на этапе прохождения проектов нормативных правовых актов, необходимых регламентных процедур до его принятия;
- мониторинг и оценка потенциальных и существующих упущенных выгод;
- проработка вариантов компенсации упущенных доходов со стороны государства.

Риски, связанные с изменением валютного законодательства.

Валютное регулирование в Российской Федерации осуществляется на основании Федерального закона от 10.12.2003 № 173-ФЗ «О валютном регулировании и валютном контроле» (далее – «Закон о валютном регулировании»). Большая часть его положений вступила в силу с 18.06.2004. Некоторые его положения, в частности, касающиеся порядка открытия и использования счетов юридических лиц – резидентов в банках за пределами Российской Федерации, были введены в действие по истечении года со дня вступления в силу нового закона, то есть с 18.06.2005. В то же время, указанным законом был установлен ограниченный срок действия ряда его

норм, регулирующих порядок ограничения осуществления валютных операций (посредством установления требований о предварительной регистрации, использовании специального счета, осуществлении резервирования и т.п.) и наделяющих соответствующими полномочиями Правительство Российской Федерации и Центральный банк Российской Федерации. Установление временного действия ограничительных норм Закона о валютном регулировании соответствует проводимой в соответствии с международными обязательствами либерализации валютной политики в России. Подтверждением политики либерализации валютного законодательства в Российской Федерации является и Федеральный закон от 26.07.2006 № 131-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О валютном регулировании и валютном контроле» (далее – Закон № 131-ФЗ).

Законом № 131-ФЗ сняты ограничения, связанные с установлением Банком России требования о резервировании средств при валютных операциях движения капитала. Отменены обязательные условия по применению специальных счетов при операциях с внутренними ценными бумагами на территории Российской Федерации, также прекращено действие ст. 7 Закона о валютном регулировании, устанавливающей порядок регулирования Правительством Российской Федерации валютных операций движения капитала. Значительная либерализация валютно-правового режима в соответствии с Законом о валютном регулировании осуществлена с 01.01.2007 введены нормы, позволяющие упростить порядок толкования положений валютного законодательства. Устанавливается, что все используемые в законе институты, понятия и термины, не определенные в Законе о валютном регулировании, применяются в том значении, в каком они используются в других отраслях законодательства Российской Федерации. Более того, Законом о валютном регулировании закреплена норма, согласно которой все неустранимые сомнения, противоречия и неясности актов валютного законодательства Российской Федерации, актов органов валютного регулирования и актов органов валютного контроля толкуются в пользу резидентов и нерезидентов.

В целом, Закон о валютном регулировании не содержит ухудшающих положение Эмитента факторов, поскольку положения указанного закона являются элементами валютного администрирования в Российской Федерации. Изменение валютного регулирования зависит от состояния внешнего и внутреннего валютных рынков.

В настоящее время риск изменения валютного регулирования оценивается Эмитентом как незначительный.

Отсутствие у Группы обязательств в иностранной валюте, позволяют оценивать риски, связанные с изменением валютного регулирования, как незначительные.

Риски, связанные с изменением законодательства о налогах и сборах.

Российское законодательство в области налогообложения в отдельных случаях допускает достаточно широкое толкование. В последние годы действия налоговых органов однозначно дали понять, что зачастую не все моменты, допускающие двойственное толкование, толкуются представителями налоговых органов в пользу налогоплательщика.

С этим могут быть связаны дополнительные риски практически для любого хозяйствующего субъекта в Российской Федерации. Кроме того, нельзя исключать возможности увеличения государством налоговой нагрузки плательщиков, вызванной изменением отдельных элементов налогообложения, отменой налоговых льгот, повышением пошлин и др.

В соответствии с Федеральным законом от 12.07.2024 № 176-ФЗ «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации, отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» размер налога на прибыль организаций с 01.01.2025 была повышена с 20% до 25%.

К фактору, влекущему появление рисков в вопросах налогообложения в 2026 году, можно отнести принятие Федерального закона от 28.11.2025 № 425-ФЗ «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации, отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу законодательных актов (отдельных положений законодательных актов) Российской Федерации» в соответствии с которым с 1 января 2026 г. ставка НДС увеличивается с 20 % до 22 %. В случае указания в договорах, заключенных до 1 января 2026 г. твердой цены без возможности ее увеличения в связи с изменением ставки НДС исполнители по договорам, заключенным до введения в действие ставки НДС 22 %, окажутся в ситуации, когда будут вынуждены уплачивать в бюджет НДС по ставке 22 %, в то время как сами смогут применить вычет НДС только по ставке 20 % (предъявленный исполнителям по договорам с их поставщиками). Применение одним лицом разных ставок в отношении одной и той же операции нарушает принцип нейтральности НДС и приводит к дополнительному изъятию налоговых платежей.

В условиях повышения стоимости кредитных ресурсов Федеральным законом от 08.03.2015 № 32-ФЗ «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации»

внесены изменения в статью 269 НК РФ в части повышения верхнего предела процентных платежей по долговым обязательствам, относимых на расходы организации (исчисляется исходя из ключевой ставки Банка России).

Группой в полной мере соблюдается действующее российское налоговое законодательство, и руководство Группы считает вероятность возникновения у Группы непредвиденных налоговых и иных обязательств (в том числе по начислению соответствующих штрафов и пеней) в будущем, незначительной.

Группа осуществляет постоянный мониторинг изменений, вносимых в налоговое законодательство, оценивает и прогнозирует степень возможного влияния таких изменений на его деятельность и учитывает их в своей деятельности.

Риски, связанные с изменением правил таможенного контроля и таможенных пошлин.

Группа Эмитента осуществляет свою деятельность на территории Российской Федерации. Таким образом, риск, связанный с изменением правил таможенного контроля и пошлин на внешнем и внутреннем рынках, не распространяется на Группу.

Риски, связанные с изменением требований по лицензированию основной деятельности эмитента (подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение), а также лицензированию прав пользования объектами, нахождение которых в обороте ограничено (включая природные ресурсы).

Дочерние общества Эмитента не осуществляют деятельность, подлежащую лицензированию.

Основная деятельность компаний Группы не подлежит лицензированию. Группа не осуществляет каких-либо видов деятельности, подлежащих лицензированию, и не использует в своей деятельности объекты, оборот которых ограничен. В этой связи Группа не подвержена рискам, связанным с лицензированием основной деятельности.

В случае изменения требований по лицензированию деятельности Группы либо лицензированию прав пользования объектами, нахождение которых в обороте ограничено, Группа примет необходимые меры для получения соответствующих лицензий и разрешений.

Риски, связанные с изменением судебной практики по вопросам, связанным с финансово-хозяйственной деятельностью эмитента (группы эмитента), которые могут негативно сказаться на результатах его (ее) финансово-хозяйственной деятельности, а также на результатах текущих судебных процессов, в которых участвует эмитент (подконтрольные эмитенту организации, имеющие для него существенное значение).

Риск изменения судебной практики, связанной с деятельностью Группы, заключается в изменении правоприменительной практики судов по делам, которые могут быть связаны с деятельностью Группы.

Группа осуществляет регулярный мониторинг решений, принимаемых высшими и арбитражными судами, которые могут быть связаны с деятельностью Группы и использоваться при рассмотрении судебных дел Группы.

Данный риск рассматривается как незначительный в связи и не окажет существенного влияния на деятельность Группы.

В случае изменения судебной практики по вопросам, связанным с деятельностью Эмитента, Эмитент намерен планировать свою финансово-хозяйственную деятельность с учетом этих изменений.

Для надлежащего правового обеспечения деятельности Эмитента и минимизации правовых рисков осуществляется постоянный мониторинг нормативных актов, регулирующих деятельность Эмитента, а также судебной практики, касающейся толкования и применения данных актов при рассмотрении конкретных споров или обобщении правоприменительной практики. При этом мониторинг проводится не только по уже вступившим в силу нормативным актам, но и по проектам нормативных актов, которые будут приняты в будущем. По результатам такого мониторинга могут быть приняты меры для снижения негативных последствий вступления в силу того или иного нормативного акта.

В случае ведения эмитентом (группой эмитента) финансово-хозяйственной деятельности на рынках за пределами Российской Федерации, отдельно описываются правовые риски, связанные с ведением такой деятельности.

Эмитент не является участником внешнеэкономической деятельности и не осуществляет экспорт продукции, работ и услуг. Соответственно, отсутствуют риски правового характера в отношении операций, связанных с такой деятельностью.

1.9.5. Риск потери деловой репутации (репутационный риск)

Риск, связанный с формированием негативного представления о финансовой устойчивости, финансовом положении эмитента (группы эмитента), качестве производимых товаров (работ, услуг) или характере деятельности в целом.

Под риском потери деловой репутации понимается риск возникновения убытков вследствие влияния на компании Группы факторов репутационного риска. Факт репутационного риска возникает в результате реализации фактора репутационного риска: появления определенной информации, действий работников или третьих лиц, а также иных событий, способных негативно повлиять на деловую репутацию компаний Группы.

Медиа-атаки, негативные «вбросы» информации

Медиа-атаки и негативные «вбросы» информации несут риски ухудшения имиджа Группы компаний «Автодор» среди заинтересованных участников, риски оттока пользователей и усложнения взаимоотношений с представителями государственной власти, поставщиками, подрядчиками и инвесторами.

К мероприятиям по управлению риском относятся:

- мониторинг материалов СМИ и социальных медиа для последующего анализа наиболее заметных рисков инцидентов, а также оперативное реагирование на негативные «вбросы» информации в адрес ГК «Автодор»;*
- развитие доверительных отношений с ключевыми заинтересованными участниками;*
- выполнение мероприятий по поддержанию и развитию позитивного имиджа Группы компаний «Автодор» в СМИ;*
- проведение мероприятий по снижению негативных последствий реализации риска.*

Риск банкротства подрядных организаций.

Указанный риск может быть связан с ухудшением макроэкономической ситуации в России и непосредственным изменением финансового положения подрядных организаций, что в итоге может привести к увеличению/неисполнению сроков реализации проектов, остановке проектов, не достижению стратегических целей ГК «Автодор» и репутационным последствиям для компании.

Управление риском предполагает:

- регулярный мониторинг наличия заявлений о признании себя банкротом подрядных организаций;*
- контроль частой смены реквизитов подрядной организацией;*
- разработка четкого плана мероприятий при обнаружении признаков банкротства подрядной организации;*
- регулярный мониторинг по индикаторам риска.*

Группа прилагает значительные усилия по формированию положительного имиджа у клиентов, контрагентов и общественности путем повышения информационной прозрачности. Управление риском потери деловой репутации является составляющей системы управления рисками и осуществляется непосредственно при участии руководства Эмитента и Группы.

В связи с тем, что Государственная компания является некоммерческой организацией, созданной Российской Федерацией на основе имущественных взносов в целях оказания государственных услуг и выполнения иных полномочий в сфере дорожного хозяйства с использованием федерального имущества на основе доверительного управления, спрогнозировать влияние репутационного риска на ее финансовые показатели затруднительно.

Можно выделить несколько групп факторов репутационного риска, по недопущению возникновения которых Государственная компания ведет непрерывную работу:

- 1. Правовые нарушения и недостатки финансового мониторинга.*
- 2. Конфликты интересов клиентов и контрагентов, органов управления и/или работников. Факторы риска связаны с отсутствием во внутренних документах механизмов, позволяющих эффективно регулировать эти конфликты, а также минимизировать их негативные последствия.*
- 3. Неэффективный внутренний контроль и несоблюдение правила «Знай своего клиента». Факторы риска связаны с предъявлением жалоб, судебных исков со стороны клиентов и контрагентов и/или применением мер воздействия со стороны органов регулирования и надзора.*
- 4. Нарушение правила «Знай своего работника» и квалификационных требований к сотрудникам.*
- 5. Некорректное раскрытие информации: нарушение правил раскрытия информации, установленных законодательством и внутренними нормативными документами; негативное восприятие информации клиентами, персоналом, кредиторами, государственными органами власти, СМИ, рейтинговыми агентствами, аудиторскими компаниями и другими партнерами, а также судебные иски, опубликованные мнения / отзывы и др.*

1.9.6. Стратегический риск

Риски, связанные с принятием ошибочных решений, определяющих стратегию деятельности и развития группы эмитента (стратегическое управление), в том числе риски, возникающие вследствие неучета или недостаточного учета возможных опасностей, которые могут угрожать деятельности группы эмитента, неправильного или недостаточно обоснованного определения перспективных направлений деятельности, в которых группа эмитента может достичь преимущества перед конкурентами, отсутствия или обеспечения в неполном объеме необходимых ресурсов (финансовых, материально-технических, трудовых) и организационных мер (управленческих решений), которые должны обеспечить достижение стратегических целей деятельности группы эмитента.

Стратегический риск представляет собой риск возникновения у эмитента убытков в результате ошибок (недостатков), допущенных при принятии решений, определяющих стратегию деятельности и развития эмитента (стратегическое управление) и выражающихся в не учете или недостаточном учете возможных опасностей, которые могут угрожать деятельности эмитента, неправильном или недостаточно обоснованном определении перспективных направлений деятельности, в которых эмитент может достичь преимущества перед конкурентами, отсутствии или обеспечении в неполном объеме необходимых ресурсов (финансовых, материально-технических, людских) и организационных мер (управленческих решений), которые должны обеспечить достижение стратегических целей деятельности эмитента.

Ключевые вызовы, влияющие на развитие Группы компаний «Автодор».

1. Выполнение государственных задач и развитие инфраструктуры.

– *Обеспечение опережающего развития транспортного каркаса страны: необходимость ускоренного достижения национальных целей и выполнения новых нацпроектов в условиях, когда инфраструктура является ключевым драйвером экономического роста.*

– *Необходимость сокращения инвестиционно-строительного цикла в том числе за счет увеличения производительности труда.*

– *Повышение комплексности и качества инфраструктурных услуг: удовлетворение растущих потребностей населения и бизнеса в безопасных, технологичных и комфортных дорогах, включая развитие инфраструктуры для активного роста внутреннего туризма.*

– *Обеспечение технологического суверенитета и цифровой трансформации: внедрение отечественных технологий и полномасштабная цифровизация транспортной отрасли при одновременном выполнении растущих требований по информационной безопасности.*

2. Макроэкономические вызовы.

– *Сохранение повышенных темпов инфляции и связанный с этим рекордно долгий период жесткой денежно-кредитной политики Банка России. Ценовой фактор напрямую влияет на все основные категории расходов Государственной компании, включая как инвестиционные платежи, так и общепроизводственные и эксплуатационные расходы.*

– *Высокий уровень ключевой ставки, в свою очередь, определяет стоимость заемного финансирования Государственной компании: с октября 2024 года ключевая ставка сохранялась на уровне 21%, вследствие чего ее средний уровень в 2024 году составил 17,5%, а в 2025 году регулятор ожидает 19,2%¹.*

– *Снижение темпов экономического роста приводит к падению реальных располагаемых доходов населения, что негативно сказывается как на рынках*

бизнес-для-потребителя, так и бизнес-для-бизнеса и может привести к снижению трафика на дорогах Государственной компании.

3. Финансово-инвестиционные и регуляторные вызовы.

– *Эффективное развитие в условиях бюджетных ограничений и дорогих ресурсов: оптимизация инвестиционных программ и операционных затрат в условиях жесткой денежно-кредитной политики, высокой инфляции и ограниченности бюджетного финансирования.*

– *Активизация механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП): преодоление несовершенства законодательной базы в сфере ГЧП и длительных сроков подготовки соглашений для привлечения частных инвестиций в условиях отсутствия доступа к внешним рынкам капитала.*

4. Операционные и рыночные вызовы.

– *Повышение конкурентоспособности платных дорог: противодействие возрастающей конкуренции с другими видами транспорта и удержание завоеванных позиций после снятия временных ограничений на авиа- и железнодорожные перевозки.*

– *Диверсификация источников роста и освоение новых направлений: обеспечение экономической эффективности сети в условиях насыщения дорожной инфраструктурой исторически развитых регионов и меньшего прироста трафика на новых участках.*

– Кардинальное повышение безопасности дорожного движения: достижение целевых показателей по снижению смертности и травматизма на автомагистралях.

Риск сокращения финансирования из федерального бюджета.

а. Отсутствие целевого объема финансирования перспективных проектов Государственной компании из средств федерального бюджета.

В условиях повышенной нагрузки на федеральный бюджет и в случае ухудшения макроэкономической ситуации параметры федерального закона о федеральном бюджете могут быть пересмотрены, что, в том числе может привести к снижению плановых размеров субсидий на финансирование перспективных проектов.

Управление риском предполагает:

- приоритизацию проектов, в том числе с учетом экономических эффектов;
- оптимизацию стоимостных и технических параметров проектов;
- рассмотрение применения различных механизмов финансирования, в том числе финансирование со стороны кредитных организаций, со стороны ФНБ, прочих инструментов.

б. Риск сокращения субсидии на финансирование деятельности по доверительному управлению.

Предпосылками риска является изменение параметров федерального бюджета, вследствие которого будет пересмотрен объем субсидии из федерального бюджета, направляемый на обеспечение части расходов на осуществление деятельности по доверительному управлению ГК «Автодор», что может привести к сложностям с исполнением обязательств компании по обслуживанию и погашению облигационных займов, а также необеспеченности эксплуатационных расходов (как следствие, недостижение целевых параметров по нормативному состоянию дорог).

Управление риском включает в себя внедрение более гибкого подхода управления доходами от сбора платы при одновременной жесткой приоритизации расходования доходов от ДУ. Первым приоритетом использования доходов от деятельности по ДУ должны являться эксплуатационные расходы и обслуживание долговых обязательств.

Риски невыполнения задачи по обеспечению транспортной безопасности.

Предпосылками риска выступают недостаточный объем финансирования на выполнение работ по оснащению (дооснащению) объектов транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, техническому обслуживанию, защиты, переданных в ДУ ГК «Автодор». В результате повышается вероятность нарушения функционирования транспортного комплекса, совершения актов незаконного вмешательства на объекты транспортной инфраструктуры, как следствие, возможное возникновение ЧС, финансовых потерь и репутационных потерь.

Управление риском включает в себя мониторинг ситуации (в том числе применение беспилотных летательных аппаратов для мониторинга дорожно-транспортной обстановки и дорожных объектов) и проведение работы по включению финансирования на мероприятия в документы финансового планирования.

Риск пересмотра портфеля проектов государством.

Предпосылками риска являются изменения макроэкономической ситуации, изменения параметров государственного бюджета (в том числе региональных бюджетов), торговых связей и логистических цепочек, приоритетов развития международных транспортных коридоров.

Впоследствии возникает риск остановки текущих проектов и подготовки новых проектов в сжатые сроки с негативным влиянием на качество их проработки.

Управление риском предполагает:

- утверждение на государственном уровне долгосрочного плана мероприятий по осуществлению дорожной деятельности в отношении проектов Государственной компании и организация контроля над его выполнением;
- рассмотрение применения различных механизмов финансирования проектов;
- разработку формальных критериев обоснования, добавления/ исключения проектов из планов Государственной компании, в т.ч. синхронизация критериев отбора проектов с постановлением Правительства Российской Федерации № 1512;
- предварительную оценку влияния конфигурации сети на проекты Государственной компании, в том числе реализованные;
- развитие компетенций поддержки взаимодействия с государством: активное вовлечение ключевых заинтересованных участников в процесс стратегического планирования для учета интересов, целей и задач государства и минимизации последующих изменений, обеспечение повышения гибкости и скорости реагирования;
- создание нормативной базы для сокращения сроков прединвестиционной фазы реализации проектов.

Риски привлечения внебюджетных источников финансирования.

Предпосылками риска являются сохранение высокой ключевой ставки Банка России/рост ключевой ставки Банка России, волатильность курса рубля, что приводит к сокращению количества потенциальных инструментов по привлечению внебюджетного финансирования, что в свою очередь может привести к нереализации отдельных проектов или сдвигу сроков их реализации. Одновременно с этим, привлечение внебюджетного финансирования несет в себе риски ухудшения финансового положения в случае ухудшения макроэкономических условий – например, изменение инфляции на 1 п.п. приводит к изменению расходов на возврат привлеченных средств инвесторов на 2 п.п.

Управление риском предполагает:

- обеспечение мероприятий по рефинансированию обязательств;
- привлечение краткосрочных займов и/или иных форм прямых заимствований (кредиты/кредитная линия);
- поддержание уровня кредитных рейтингов и позитивного имиджа эмитента/заемщика среди инвесторов/кредиторов;
- взвешенный подход к выбору процентной ставки (фиксированная/плавающая);
- направление свободных остатков денежных средств на снижение долговой нагрузки;
- ведение и регулярное обновление календаря выплат купонов и номиналов по облигационным займам. Заблаговременное перечисление денежных средств в депозитарий;
- долгосрочное и детальное планирование в части источников и объемов финансирования, структурирования финансирования.

Риск потери квалифицированного персонала.

Предпосылками риска выступает отсутствие периодической индексации заработной платы при сохранении высокой инфляции, что снижает конкурентоспособность заработных плат в сравнении с другими компаниями. Вследствие этого возникают риски возникновения дефицита высококвалифицированных и уникальных кадров, снижению производительности труда и мотивации персонала. Дефицит высококвалифицированных кадров, в свою очередь, может привести к ограничению роста и развития Государственной компании, увеличению сроков и качества проектов и задач, ухудшению качества предоставляемого продукта (услуги), в том числе для пользователей дорог.

Управление риском предполагает проведение мероприятий, направленных на повышение материальной мотивации персонала, развития кадрового резерва, повышения качества условий труда. Важным направлением в управлении этим риском также выступает внедрение механизма гибкого использования доходов от сбора платы Государственной компанией, согласно которому часть свободных денежных средств (оставшаяся после расходов первого приоритета-обслуживания долговых обязательств и эксплуатационных расходов), может быть направлена на обеспечение собственной деятельности Государственной компании, в том числе индексацию заработных плат.

Риски проектирования и неоптимальных технических решений.

В 2024 году Государственная компания актуализировала Программу Инновационного развития на период 2025–2030 гг., одной из основных целей которой выступает технологическое лидерство в дорожной отрасли. В 2025 году Приказом Государственной компании утверждены Типовые материалы для проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений (ТМ – 01), которые устанавливают перечень типовых решений, конструкций, технологий, рекомендуемых к применению при проектировании на объектах Государственной компании с учетом обеспечения вариантного проектирования для целей сокращения стоимости и сроков строительства, повышения производительности труда.

Несмотря на проводимую работу и повышенный фокус на оптимизацию технических решений, предпосылками указанного риска остаются сжатые сроки подготовки соглашений, начальная стадия масштабного применения типовых проектных решений, имеющих в основе инновационные технологии и принципы сокращения сроков и стоимости строительства при одновременном повышении качества.

Следствием реализации риска является рост расходов государства и низкие показатели эффективности проектов, что дополнительно может усугубиться утратой актуальности проектно-сметной документации на этапе реализации проекта по причине недостаточной проработки ТЭО проекта или принятия новых решений/требований со стороны государства.

Управление риском предполагает:

- активное обновление Альбома типовых решений, конструкций, технологий, рекомендуемых к применению при проектировании на объектах Государственной компании;
- развитие долгосрочных программ сотрудничества с проектными институтами (в том числе зарубежными) для повышения качества проектирования;

- создание и ведение информационных моделей участков автомобильных дорог в 100% от общего объёма на объектах при проектировании, строительстве, реконструкции;
- масштабирование проектов, создаваемых Лабораторией иммерсивных технологий;
- активное участие Государственной компании в актуализации национальных и межгосударственных стандартов;
- создание на базе ГК «Автодор» Центра компетенций: ключевыми задачами Центра компетенций станет в том числе разработка и внедрение инновационных технологий в отрасли, поддержка отраслевой науки, обеспечение и развитие кадров в отрасли и пр.;
- использование беспилотных летательных аппаратов для целей проектирования, контроля строительства, диагностики и паспортизации автомобильных дорог.

Риски несоблюдения сроков реализации проектов.

К основным предпосылкам риска можно отнести длительное принятие решений по концепции реализации проекта (механизм реализации/ этапность/обязательства сторон), проблемы с доступом на земельные участки для производства работ, увеличение стоимости проекта в процессе реализации, секвестр федерального бюджета, банкротство подрядных организаций, ошибки в документации и повторное прохождение Государственной экспертизы, несвоевременная контрактация проекта (отставание от графика), отсутствие финансирования на полный цикл реализации объекта (подготовка территории, строительство), задержки в поставках необходимого оборудования, необеспечение со стороны сетевых организаций в установленный договором срок технологического присоединения объекта к электрическим сетям.

В результате увеличения/неисполнения сроков реализации проекта могут возникнуть дополнительные расходы (в случае увеличения цен), риски неисполнения стратегических целей Группы компаний, показателей Программы деятельности, невыполнение показателей по доходам от осуществления деятельности по доверительному управлению.

К мероприятиям по управлению риском относятся:

- своевременное определение схемы реализации проекта;
- контроль исполнения графиков производства работ;
- проведение совещаний с подрядными организациями, решение проблемных вопросов до момента наступления угрозы срыва/переноса сроков;
- сбор и анализ информации о ходе поставок материалов;
- регулярный мониторинг риска банкротства подрядных организаций;
- в случае удорожания проекта – применение механизма, предусмотренного постановлением Правительства Российской Федерации от 09.08.2021 № 1315.

Достижение целей деятельности Государственной компании обеспечивается посредством осуществления видов деятельности, предусмотренных федеральным законом от 17.07.2009 № 145-ФЗ «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В целях минимизации стратегического риска Государственная компания в своей деятельности руководствуется утвержденной Правительством Российской Федерации Программой деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2026 – 2030 годы).

Указанная Программа деятельности Государственной компании на долгосрочный период является документом, определяющим основные направления, финансово-экономические показатели и ожидаемые результаты деятельности Государственной компании на долгосрочный период и содержащим в том числе сведения о мероприятиях, для реализации которых Государственной компании предоставляются субсидии из федерального бюджета, с указанием источников, объема, структуры финансирования.

Также в рамках формирования Стратегии развития Группы компаний «Автодор» до 2030 года были выявлены основные риски реализации Стратегии, которые учтены в итоговой редакции Стратегии, принятой Наблюдательным советом Государственной компании в 2026 году.

1.9.7. Риски, связанные с деятельностью эмитента

Риски, свойственные исключительно группе эмитента или связанные с осуществляемой группой эмитента основной финансово-хозяйственной деятельностью, в том числе риски, связанные с:

- отсутствием возможности продлить действие лицензии эмитента (подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение) на ведение определенного вида деятельности либо на использование объектов, нахождение которых в обороте ограничено (включая природные ресурсы);

Основная деятельность Эмитента не подлежит лицензированию. Эмитент, а также

компании Группы, не осуществляют каких-либо видов деятельности, подлежащих лицензированию, и не используют в своей деятельности объекты, оборот которых ограничен. Соответственно, рискам, связанным с лицензированием основной деятельности, Группа не подвержена.

– возможной ответственностью эмитента (подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение) по долгам третьих лиц, в том числе подконтрольных эмитенту:

Эмитент и компании Группы не несут риски возможной ответственности по долгам третьих лиц, в том числе обществ, в которых они участвуют, за исключением случаев, установленных действующим законодательством.

– возможностью потери потребителей, на оборот с которыми приходится не менее чем 10 процентов общей выручки от продажи товаров (работ, услуг) эмитента (группы эмитента):

Недостижение целевого объема трафика.

На текущий момент ГК «Автодор» обладает наработанными компетенциями в вопросе прогнозирования трафика.

Таким образом, предпосылками риска в этом процессе являются по большей части внешние, трудно предсказуемые факторы. Внешние факторы включают форс-мажорные обстоятельства, переключение на альтернативные виды транспорта, изменение макроэкономической ситуации.

Внутренние факторы зависят от ГК «Автодор» и включают, например, качество планирования на этапе разработки ТЭО проектов, качество разработки тарифной политики, соблюдение сроков ввода проектов.

Данные факторы могут приводить к невыполнению целей по доходам от сбора платы за проезд по платным автомобильным дорогам, рискам неисполнения стратегических целей Группы компаний, показателей Программы деятельности, невыполнение, показателям по доходам от осуществления деятельности по доверительному управлению.

При разработке плана мероприятий по управлению риском важно понимать, что в первую очередь мероприятия должны быть нацелены на снижение влияния внутренних факторов на качество прогнозирования.

Так, мероприятия по управлению риском включают:

- проведение предварительной оценки чувствительности пассажиропотока и грузопотоков к тарифу и формирование гибкого тарифного меню;*
- использование консервативных оценок трафика;*
- использование наиболее современных, точных инструментов прогнозирования спроса/трафика;*
- разработку, утверждение и реализацию стратегии позиционирования, оптимизацию структуры тарифов;*
- маркетинговые мероприятия, гибкую ценовую политику, включая применение программы лояльности, скидки на маршруты.*

Риск недостижения запланированного размера доходов от сбора платы и развития пользовательских сервисов.

Помимо описанного выше риска недостижения целевого объема трафика, предпосылками риска могут быть перенос сроков ввода в эксплуатацию проектов дорог, перекрытие/остановка движения на отдельных участках дорог, снижение доходов от МФЗ (сокращение поступлений по субарендным договорам, неисполнение договорных обязательств по срокам реализации объектов, снижение спроса на лоты МФЗ). Реализация риска может привести к снижению финансовой устойчивости и финансового обеспечения обязательств Государственной компании, недостижению целевых показателей, неисполнению стратегических целей Группы компаний, показателей Программы деятельности.

Управление риском включает в себя:

- все мероприятия в рамках управления риском недостижения целевого объема трафика;*
- мониторинг сроков исполнения обязательств субарендаторов.*

1.9.8. Риск информационной безопасности

Описывается риск, связанный с реализацией информационных угроз, в том числе обусловленных недостатком (уязвимостью) применяемых информационных технологий.

Защита информационных ресурсов ГК «Автодор» от внешних и внутренних угроз осуществляется в соответствии с Политикой обеспечения информационной безопасности в Государственной компании «Российские автомобильные дороги», утвержденной приказом от

Риски и угрозы для информационной безопасности.

Кибератаки.

Профессиональные хакеры и киберпреступники, объединенные в организованные группировки, непрерывно совершенствуют свои методы и развивают инновационные подходы к кибератакам. Эти формирования располагают существенными ресурсами для проведения сложных многоступенчатых атак на информационные системы. Цель кибератак – нарушение конфиденциальности, целостности и доступности данных. Злоумышленники могут попытаться проникнуть в ИТ-системы, украсть данные, нанести ущерб или парализовать работу компании. Персональные данные, конфиденциальная информация, данные из информационных систем Государственной компании «Российские автомобильные дороги» становятся особенно уязвимыми. Утечка и несанкционированный доступ к данным.

Переход к новейшим цифровым технологиям увеличивает объем и уровень взаимодействия с данными. Это может привести к большей вероятности утечки данных, будь то непреднамеренная утечка, вызванная ошибками работников, или злонамеренное действие злоумышленников. Утраченные данные могут быть использованы для финансовых мошенничеств, шантажа, ущемления репутации и других негативных последствий. Несанкционированный доступ к конфиденциальной информации, в том числе, такой как данные о дорожных проектах, бюджетах и планах, может привести к серьезным последствиям и репутационным рискам для Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

Уязвимости и недеklarированные возможности в программном обеспечении.

Разработка собственного программного обеспечения или использование сторонних решений может подразумевать наличие уязвимостей, недеklarированных возможностей и ошибок безопасности. Эти недостатки могут быть использованы злоумышленниками для получения несанкционированного доступа к информационным системам и данным.

Социальная инженерия.

Вместе с развитием технологий злоумышленники все более осознают, что технические средства защиты могут быть сложными для обхода. Вместо этого они могут обращаться к социальной инженерии, что подразумевает манипуляцию работниками компании, чтобы получить доступ к информации или системам. Это могут быть фишинговые письма, обман в телефонных разговорах и мессенджерах или даже личное общение.

Недостаток обучения и осведомленности работников компании.

Во время реализации цифровой трансформации работникам могут потребоваться новые навыки и знания. Если они не осведомлены об основах организации безопасной работы с информацией и не владеют компетенциями в этой области, это может создать уязвимости в системах, являться источником ошибок и нести потенциальную угрозу информационной безопасности организации. Соответствующее обучение и информационные кампании помогут в повышении осведомленности работников Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и снижении рисков и угроз.

Снижение рисков и предотвращение угроз требует системного подхода к организации безопасности информации в компании. Это включает в себя регулярную оценку уязвимостей, применение мощных средств защиты информации, построение стратегий обнаружения и реагирования на компьютерные инциденты и компьютерные атаки, а также обучение работников базовым основам информационной безопасности.

Систематические сбои и недоступность сервисов.

В случае нарушения безопасности информационных систем компании возможны систематические сбои и недоступность сервисов, которые могут серьезно затруднить работу Государственной компании «Российские автомобильные дороги». Это может привести к сбою работы пунктов взимания платы, простоям и задержкам в плановых работах по строительству и обслуживанию автомобильных дорог.

Компрометация инфраструктуры.

Кибератаки могут быть направлены и на инфраструктуру компании, такую как системы управления дорожным движением, пункты весогабаритного контроля, системы видеонаблюдения, комплексы согласования маршрутов и системы взимания платы. Компрометация этих объектов может привести к нарушению безопасности дорожного движения и серьезным авариям.

Репутационный ущерб.

Если компания получает негативную публичность из-за утечки данных или кибератак, это может привести к серьезному репутационному ущербу. Потеря доверия со стороны партнеров, клиентов и общественности может повлиять на финансовую устойчивость и долгосрочные перспективы Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

Санкционные риски.

Действия со стороны иностранных государств и иностранных технологических компаний, направленные на ограничения поставок и использования иностранного программного обеспечения и программных продуктов, оборудования, средств защиты информации и информационно-коммуникационных технологий, используемых в информационной инфраструктуре Государственной компании «Российские автомобильные дороги» могут привести к негативным последствиям в работе ИТ-инфраструктуры Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

Для предотвращения вышеуказанных угроз, необходимо обратить особое внимание на улучшение информационной безопасности: разработку и реализацию строгих политик безопасности данных, регулярное обновление программного обеспечения, обучение работников по вопросам кибербезопасности, установку современных средств защиты информации, регулярную оценку уязвимостей и аудит безопасности информационных систем Государственной компании «Российские автомобильные дороги», а также обеспечение перехода на использование российских информационно-коммуникационных технологий, российского программного обеспечения, программно-аппаратных комплексов и радиоэлектронной продукции российского производства.

Система защиты информации Государственной компании «Российские автомобильные дороги» введена в промышленную эксплуатацию приказом Председателя Государственной компании «Российские автомобильные дороги» от 25.03.2024 № 98 и имеет третий уровень защищенности. Проектирование системы защиты информации производилось с учетом требований приказов ФСТЭК России от 18.02.2013 № 21 «Об утверждении Состав и содержания организационных и технических мер по обеспечению безопасности персональных данных при их обработке в информационных системах персональных данных» и от 11.02.2013 № 17 «Об утверждении Требований о защите информации, не составляющей государственную тайну, содержащейся в государственных информационных системах».

С 2014 года в целях реализации требований по импортозамещению для защиты информационной системы Государственной компании «Российские автомобильные дороги» средства защиты информации приобретаются только у российских разработчиков, производителей и поставщиков.

В настоящее время все средства защиты информации, используемые в Государственной компании «Российские автомобильные дороги» не могут быть приведены в нерабочее состояние в результате санкционных действий со стороны зарубежных разработчиков, производителей и поставщиков.

От внешних угроз информационная система Государственной компании «Российские автомобильные дороги» защищена с помощью сертифицированного аппаратно-программного комплекса сетевой безопасности нового поколения «Континент» отечественного производителя - компании «Код безопасности».

Для обеспечения комплексной защиты корпоративной ИТ-инфраструктуры от целевых атак, вредоносного ПО и несанкционированного доступа в Государственной компании «Российские автомобильные дороги» внедрена корпоративная система информационной безопасности на базе российских сертифицированных средств антивирусной защиты, обнаружения вторжений и реагирования на инциденты на рабочих станциях и в корпоративной сетевой инфраструктуре, разработанных российской компанией Kaspersky (Лаборатория Касперского): Kaspersky Anti Targeted Attack и Kaspersky Total Security.

Автоматизированные рабочие места работников Государственной компании «Российские автомобильные дороги» защищены сертифицированным программным средством SecretNetStudio, разработанным российской компанией «Код безопасности». Данный продукт обеспечивает защиту от несанкционированного доступа нарушителей, использующих уязвимости операционных систем, через рабочие станции работников Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

Для защиты среды виртуализации используется сертифицированное средство защиты платформ виртуализации vGate, разработанное также компанией «Код безопасности».

Для выявления попыток взлома информационной системы Государственной компании «Российские автомобильные дороги», в том числе осуществляемых путем подбора паролей, используется система управления инцидентами информационной безопасности (Security Information and Event Management – SIEM), для защиты от утечек информации и расследования инцидентов информационной безопасности используется сертифицированный программный комплекс «Контур информационной безопасности». Оба программных продукта разработаны и произведены российской компанией «SearchInform» (СерчИнформ).

В целях организации процесса резервного копирования и восстановления информационных систем (программ) и/или данных в информационно-технической инфраструктуре Государственной компании 26.12.2024 г. утвержден Регламент резервного копирования и восстановления информационных систем (программ) и/или данных в информационно-технической инфраструктуре

Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

В целях исполнения требований Федерального закона Российской Федерации от 26 июля 2017 года № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации» 20.02.2025 г. утверждена Политика обеспечения безопасности значимых объектов критической информационной инфраструктуры Государственной компании «Российские автомобильные дороги». Политика устанавливает правила и процедуры реализации организационных и (или) технических мер (политик безопасности), разработанных и внедренных в рамках подсистемы безопасности значимых объектов критической информационной инфраструктуры в соответствии требованиями Приказа ФСТЭК России от 25.12.2017 № 239 «Об утверждении Требований по обеспечению безопасности значимых объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации».

Также в рамках утвержденного 28.06.2022 г. Регламента Государственная компания «Российские автомобильные дороги» осуществляет непрерывное взаимодействие с Национальным координационным центром по компьютерным инцидентам (НКЦКИ) по вопросам реагирования на компьютерные инциденты и противодействия компьютерным атакам.

Работники Управления безопасности Государственной компании «Российские автомобильные дороги», ответственные за информационную безопасность на постоянной основе проходят профессиональную переподготовку, курсы повышения квалификации в специализированных учебных центрах, принимают участие в конференциях, форумах, вебинарах и других мероприятиях российских разработчиков, производителей и поставщиков средств защиты информации, а также государственных регуляторов в сфере информационной безопасности.

Информационная инфраструктура Государственной компании «Российские автомобильные дороги» полностью соответствует требованиям по защите информации в соответствии с законодательством Российской Федерации.

1.9.9. Экологический риск

Описывается вероятность возникновения ущерба, связанного с негативным воздействием производственно-хозяйственной деятельности Эмитента (подконтрольных Эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение) на окружающую среду.

При строительстве и эксплуатации дороги существуют следующие экологические риски:

- Превышение нормативов негативного воздействия на население (выбросы загрязняющих веществ, шум, сброс сточных вод, отходы) и окружающую среду обуславливает социальный риск нанесения вреда здоровью, что может вызвать протесты населения и природоохранных организаций, дополнительные затраты на устранение последствий.

- Нарушение плодородных земель, водных объектов, зеленых насаждений, уничтожение растений и животных, в том числе, охраняемых видов, водных биологических ресурсов, а также экосистем на прилегающих территориях.

- Возникают риски активизации эрозионных процессов, нарушения гидрологического режима водных объектов, заболачивания территорий.

- Риск нарушения природоохранного и санитарно-эпидемиологического законодательства, что может привести к штрафным санкциям, дополнительным затратам на компенсацию ущерба и задержке реализации проекта, репутационным потерям.

- Потеря функциональности дорожных объектов при чрезвычайных ситуациях природного характера, возникновению которых будут способствовать климатические изменения (аномальные температуры, смерчи, лесные пожары, наводнения, карсты, а также паводки, оползни и т.д.).

- Нанесение ущерба окружающей среде при техногенных чрезвычайных ситуациях (взрывы, разливы топлива, пожары и т.д.).

ГК «Автодор» включает мероприятия по снижению негативного воздействия на окружающую среду; снижению аварийности с дикими животными и сокращению ущерба животному миру; повышению энергоэффективности; ресурсосбережению и использованию вторичных ресурсов; мониторингу реализации экологической политики; снижению рисков ЧС, адаптации к изменению климата; снижению светового загрязнения от освещенных автомобильных дорог вне населенных пунктов. Все объекты строительства проходят оценку соответствия экологическим требованиям в рамках ГТЭ. К 2030 году и далее до 2036 года 100% скоростных дорог ГК «Автодор» будут соответствовать российским экологическим стандартам.

В целях реализации экологической политики Государственной компании на период до 2035 года, проводится оценка выбросов загрязняющих веществ (ЗВ) и парниковых газов (ПГ) от транспортных потоков. Факторы, влияющие на величину загрязняющих веществ и парниковых газов: интенсивность движения, протяженность сети, скоростной режим.

Снижение выбросов на автомобильных дорогах Государственной компании происходит за счет расширения сети скоростных дорог и автомагистралей, внедрения системы взимания платы

«Свободный поток», сокращения участков, работающих в режиме перегрузки.

Основной стратегической целью Экологической политики Государственной компании на период до 2035 года является обеспечение благоприятного состояния окружающей природной и социальной среды в зоне влияния автомобильных дорог компании, сохранение естественных экологических систем и природных ресурсов на придорожных территориях для удовлетворения потребностей нынешнего и будущих поколений, реализации права каждого человека на благоприятную окружающую среду и обеспечение экологической устойчивости и безопасности.

Частные цели:

Цель 1 - обеспечение экологически устойчивого развития Государственной компании и придорожных экосистем;

Цель 2 - обеспечение экологической безопасности в зоне воздействия дорожной сети и объектов Государственной компании;

Цель 3 - обеспечение рационального природопользования и энергоэффективности на этапах жизненного цикла объектов Государственной компании;

Цель 4 – обеспечение допустимого уровня рисков ЧС природного характера путем адаптации дорожных объектов к климатическим и технологическим изменениям, при сохранении технико-эксплуатационных и экологических показателей;

Цель 5 - обеспечение инвестиционной привлекательности Государственной компании как экологически и социально ответственной компании.

Достижение стратегической и частных целей Экологической политики Государственной компании на период до 2035 года обеспечивается решением следующих основных задач:

1) достижение экономической стабильности, экологической устойчивости и безопасности дорожной сети и транспортной инфраструктуры Государственной компании, адаптированных к спросу на перевозки и возможным климатическим изменениям;

2) совершенствование механизмов управления природоохранной деятельностью в Государственной компании, дочерних обществах;

3) недопущение превышения нормативов воздействия автомобильных дорог Государственной компании на окружающую среду и здоровье участников дорожного движения и населения в соответствии с российским законодательством, международными и национальными нормативно-техническими документами;

4) снижение рисков возникновения и минимизации последствий ЧС природного характера, а также вреда, наносимого участникам дорожного движения, населению, имуществу и окружающей среде до допустимого уровня, в том числе, путем создания комплексной системы дистанционного мониторинга технико-эксплуатационных и природно-климатических показателей, разработки интеллектуальных систем – цифровых двойников экосистем на придорожных территориях;

5) внедрение принципов комплексного природопользования, сокращение площади изъятия сельскохозяйственных и лесных земель, общей площади землеотвода, обеспечения полного снятия, охраны и рационального использования плодородного и потенциально плодородного слоев почв, сокращение объемов водопотребления, поверхностных и грунтовых вод, повышение плодородия почв;

6) повышение доли использования местных материалов, отходов (вторичных материалов), образующихся на этапах жизненного цикла автомобильных дорог, доли утилизации отходов (включая вторичную переработку). Расширение использования строительных материалов с заданными свойствами, в том числе самовосстанавливающихся;

7) сокращение удельных энергозатрат, удельных объемов выбросов парниковых газов, объемов потребления невозобновляемых энергоресурсов в течение жизненного цикла автомобильных дорог. Расширение использования возобновляемых энергоресурсов. Постепенный переход к углеродной нейтральности должен стать одним из значимых факторов конкурентоспособности Государственной компании;

8) восстановление нарушенных естественных экологических систем, почвенного и растительного покрова в зоне влияния дорог Государственной компании, минимизация и возмещение вреда окружающей природной среде;

9) подготовка кадров, формирование единых корпоративных принципов реализации Экологической политики, соответствующих российскому законодательству и международным нормам;

10) развитие сотрудничества с гражданским обществом, федеральными и региональными органами власти в области охраны окружающей среды, рационального природопользования и энергоэффективности, обеспечения экологической устойчивости и безопасности, расширение международного сотрудничества в области строительства и эксплуатации экологически безопасных, ресурсоэффективных и привлекательных для пользователей автомобильных дорог.

В период 2025-2035 гг. цели, задачи и основные мероприятия реализации Экологической политики должны обеспечить переход Государственной компании на траекторию экологически

устойчивого и безопасного низкоуглеродного развития (углеродной нейтральности), предусматривающего сокращение негативного воздействия автомобильных дорог на окружающую природную и социальную среду, удельных выбросов парниковых газов в ПЖЦ (на единицу протяженности дорог), а также снижение рисков возникновения ЧС природного характера на объектах компании.

Базовым механизмом реализации Экологической политики Государственной компании на период до 2035 года является внедрение норм и принципов сохранения живой природы в систему базовых принципов организации деятельности компании. Успешное решение задач Экологической политики требует консенсуса государственных, общественных и коммерческих структур (контрагентов Государственной компании), организованно выражающих интересы разных групп населения и бизнес-сообщества. Согласие достигается политическими, экономическими, организационными, законодательными, образовательными и пропагандистскими мерами.

Существенного ущерба, связанного с негативным воздействием деятельности Государственной компании на окружающую среду, не прогнозируется. Таким образом, данный риск на дату утверждения настоящего отчета эмитента оценивается как низкий.

1.9.10. Природно-климатический риск

Описываются риски, связанные с воздействием на производственно-хозяйственную деятельность эмитента (подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение) стихийных сил природы, в том числе землетрясений, наводнений, бурь, эпидемий.

Регионы деятельности Эмитента характеризуются отсутствием повышенной опасности стихийных бедствий, имеют устойчивый климат и в основном не подвержены природным катаклизмам. Однако последствия возможных аварий и катастроф на транспорте и дорожных сетях, в коммунальных системах жизнеобеспечения большого города и существенных объектах экономики может значительно ограничить возможности Эмитента, привести к наступлению форс-мажорных обстоятельств и невыполнению Эмитентом принятых на себя обязательств.

Риск стихийных бедствий, возможного прекращения транспортного сообщения и других региональных факторов минимален.

1.9.11. Риски кредитных организаций

Информация не приводится, так как Эмитент не является кредитной организацией.

1.9.12. Иные риски, которые являются существенными для эмитента (группы эмитента)

Существенные для деятельности Эмитента (Группы эмитента) риски данного вида отсутствуют.

Раздел 2. Сведения о лицах, входящих в состав органов управления эмитента, сведения об организации в эмитенте управления рисками, контроля за финансово-хозяйственной деятельностью и внутреннего контроля, внутреннего аудита, а также сведения о работниках эмитента

2.1. Информация о лицах, входящих в состав органов управления эмитента

В соответствии с пунктом 1 статьи 7 Федерального закона от 17.07.2009 № 145-ФЗ «О Государственной компании "Российские автомобильные дороги" и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» органами управления Эмитента являются наблюдательный совет, председатель правления и правление.

2.1.1. Состав совета директоров (наблюдательного совета) эмитента

Высший орган управления Эмитента – наблюдательный совет Государственной компании.

1) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Хуснуллин Марат Шакирзянович (Председатель)**

Год рождения: **1966**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее. 1990 г. - Казанский государственный финансово-экономический институт (КГФЭИ).

Специальность «Экономика». Квалификация «Экономист».

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
01.2020	н.в.	Правительство Российской Федерации	Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации
01.2020	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Председатель наблюдательного совета

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": *Лицо указанных должностей не занимало.*

Сведения об участии (член комитета, председатель комитета) члена совета директоров (наблюдательного совета) в работе комитетов при совете директоров (наблюдательном совете):

Комитет по аудиту	Не участвует
Комитет по стратегическому планированию и развитию	Председатель комитета
Комитет по бюджетированию и финансовой политике	Не участвует
Комитет по кадрам и вознаграждениям	Не участвует

2) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): *Артамонов Анатолий Дмитриевич*

Год рождения: *1952*

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

1974 г. - Московский институт инженеров сельскохозяйственного производства им. В.П. Горячкина. Специальность «Сервис и техническая эксплуатация транспортных и технологических машин и оборудования». Квалификация «Инженер-механик».

1989 г. - Московская высшая партийная школа (партийное и советское строительство).

2008 г. - Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов. Доктор экономических наук.

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
02.2020	н.в.	Совет Федерации Федерального собрания Российской Федерации	Представитель исполнительного органа власти Калужской области, председатель комитета по бюджету и финансовым рынкам Совета Федерации Федерального собрания России
08.2022	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Член наблюдательного совета

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: *Не применимо, уставный капитал отсутствует.*

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: *не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.*

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: *не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.*

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: *0%*

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: *не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.*

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: *Указанных родственных связей нет.*

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в

области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

Сведения об участии (член комитета, председатель комитета) члена совета директоров (наблюдательного совета) в работе комитетов при совете директоров (наблюдательном совете):

Комитет по аудиту	Не участвует
Комитет по стратегическому планированию и развитию	Не участвует
Комитет по бюджетированию и финансовой политике	Не участвует
Комитет по кадрам и вознаграждениям	Председатель комитета

3) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Бабаков Александр Михайлович**

Год рождения: **1963**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

1985 г. - Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова.

Специальность «Политическая экономика». Квалификация «Экономист».

Преподаватель политической экономики.

1988 г. - Аспирантура МГУ. Кандидат экономических наук (1990).

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
2021	н.в.	Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации	Заместитель Председателя Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации
06.2024	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Член наблюдательного совета

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

Сведения об участии (член комитета, председатель комитета) члена совета директоров (наблюдательного совета) в работе комитетов при совете директоров (наблюдательном совете):

Комитет по аудиту	Председатель комитета
Комитет по стратегическому планированию и развитию	Не участвует
Комитет по бюджетированию и финансовой политике	Не участвует
Комитет по кадрам и вознаграждениям	Не участвует

4) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Волков Григорий Андреевич**

Год рождения: **1985**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

2007 г. - Московский государственный автомобильно-дорожный институт (технический университет). Специальность «Экономика и управление на предприятии», специальность «Автомобильные дороги и аэродромы». Квалификация «Экономист».

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
02.2022	н.в.	Правительство Российской Федерации	Заместитель директора Департамента строительства Правительства Российской Федерации
06.2024	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Член наблюдательного совета

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

Сведения об участии (член комитета, председатель комитета) члена совета директоров (наблюдательного совета) в работе комитетов при совете директоров (наблюдательном совете):

Комитет по аудиту	Член комитета
Комитет по стратегическому планированию и развитию	Не участвует
Комитет по бюджетированию и финансовой политике	Член комитета
Комитет по кадрам и вознаграждениям	Не участвует

5) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Кара-оол Шолбан Валерьевич**

Год рождения: **1966**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

1990 г. - Уральский Ордена Трудового Красного Знамени государственный университет им. А.М. Горького, ТВ № 363412. Специальность «Преподаватель социально-политических дисциплин в высших и средних учебных заведениях». Квалификация «Философ».

1993 г. - Аспирантура. Уральский государственный экономический университет. Кандидат экономических наук.

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
09.2021	н.в.	Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации	Заместитель Председателя Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации
08.2023	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Член наблюдательного совета

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

Сведения об участии (член комитета, председатель комитета) члена совета директоров

(наблюдательного совета) в работе комитетов при совете директоров (наблюдательном совете):

Комитет по аудиту	Не участвует
Комитет по стратегическому планированию и развитию	Член комитета
Комитет по бюджетированию и финансовой политике	Не участвует
Комитет по кадрам и вознаграждениям	Член комитета

6) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Карлов Артур Владимирович**

Год рождения: **1988**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

2014 г. - МГИМО (У) МИД России. Магистр. Направление «Экономика».

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
06.2022	05.2024	Министерство Транспорта Российской Федерации	Директор Департамента стратегического развития
06.2022	05.2024	ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта»	Младший научный сотрудник Центра стратегических программ Управления стратегических программ и коммуникаций (по совместительству)
05.2024	н.в.	Правительство Российской Федерации	Заместитель руководителя Секретариата Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Савельева В.Г.
05.2024	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Член наблюдательного совета

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена

одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

Сведения об участии (член комитета, председатель комитета) члена совета директоров (наблюдательного совета) в работе комитетов при совете директоров (наблюдательном совете):

Комитет по аудиту	Не участвует
Комитет по стратегическому планированию и развитию	Не участвует
Комитет по бюджетированию и финансовой политике	Не участвует
Комитет по кадрам и вознаграждениям	Член комитета

7) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Кутепов Андрей Викторович**

Год рождения: **1971**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

2002 г. - Санкт-Петербургский институт внешнеэкономических связей, экономики и права. Специальность «Экономика и управление». Квалификация «Менеджер».

2007 г. - Северо-Западная академия государственной службы. Специальность «Юриспруденция». Квалификация «Юрист».

2015 г. - Дипломатическая академия Министерства иностранных дел Российской Федерации. Магистр.

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
2019	н.в.	Совет Федерации Федерального собрания Российской Федерации	Председатель Комитета Совета Федерации по экономической политике
06.2024	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Член наблюдательного совета

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

Сведения об участии (член комитета, председатель комитета) члена совета директоров (наблюдательного совета) в работе комитетов при совете директоров (наблюдательном совете):

Комитет по аудиту	Не участвует
Комитет по стратегическому планированию и развитию	Не участвует
Комитет по бюджетированию и финансовой политике	Не участвует
Комитет по кадрам и вознаграждениям	Не участвует

8) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Окладникова Ирина Андреевна**

Год рождения: **1984**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

2006 г. - Красноярский государственный университет. Специальность «Мировая экономика». Квалификация «Экономист».

2011 г. - Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации. Специальность «Юриспруденция». Квалификация «Юрист».

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
07.2020	н.в.	Министерство финансов Российской Федерации	Первый заместитель Министра финансов Российской Федерации
05.2021	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Член наблюдательного совета

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

Сведения об участии (член комитета, председатель комитета) члена совета директоров (наблюдательного совета) в работе комитетов при совете директоров (наблюдательном совете):

Комитет по аудиту	Не участвует
-------------------	--------------

Комитет по стратегическому планированию и развитию	Не участвует
Комитет по бюджетированию и финансовой политике	Председатель комитета
Комитет по кадрам и вознаграждениям	Не участвует

9) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Петушенко Вячеслав Петрович**

Год рождения: **1959**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

1981 г. - Ленинградский инженерно-строительный институт. Специальность «Автомобильные дороги». Квалификация «Инженер-строитель».

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
08.2018	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Первый заместитель председателя правления по технической политике, председатель правления, член наблюдательного совета, член Комитета наблюдательного совета по стратегическому планированию и развитию, член Комитет по бюджетированию и финансовой политике.

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

Сведения об участии (член комитета, председатель комитета) члена совета директоров (наблюдательного совета) в работе комитетов при совете директоров (наблюдательном совете):

Комитет по аудиту	Не участвует
Комитет по стратегическому планированию и развитию	Член комитета
Комитет по бюджетированию и финансовой политике	Член комитета
Комитет по кадрам и вознаграждениям	Не участвует

10) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Каминский Михаил Александрович.**

Год рождения: **1988.**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

2010 г. – Московский государственный строительный университет. Специальность «Промышленное и гражданское строительство». Квалификация «Инженер-строитель».

2013 г. – Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации. Магистратура по направлению «экономика».

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
2022	2023	АО «Национальные логистические технологии» (совместное предприятие АО «Почта России» и Банк ВТБ (ПАО))	Заместитель генерального директора по производственной деятельности
11.2023	02.2024	Министерство экономического развития Российской Федерации	Исполняющий обязанности директора Департамента секторов экономики Минэкономразвития России
02.2024	12.2024	Министерство экономического развития Российской Федерации	Директор Департамента секторов экономики Минэкономразвития России
12.2024	н.в.	Министерство экономического развития Российской Федерации	Заместитель министра экономического развития Российской Федерации
07.2025	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Член наблюдательного совета

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": *Лицо указанных должностей не занимало.*

Сведения об участии (член комитета, председатель комитета) члена совета директоров (наблюдательного совета) в работе комитетов при совете директоров (наблюдательном совете):

Комитет по аудиту	Не участвует
Комитет по стратегическому планированию и развитию	Не участвует
Комитет по бюджетированию и финансовой политике	Не участвует
Комитет по кадрам и вознаграждениям	Не участвует

11) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Никитин Андрей Сергеевич.**

Год рождения: **1979.**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

2001 г. – Государственный университет управления. Специальность «Государственное и муниципальное управление». Квалификация «Бакалавр».

2006 г. – Диссертация на тему «Стратегия организационных изменений как инструмент эффективного управления». Кандидат экономических наук.

2007 г. – Стокгольмская школа экономики. Степень магистра исполнительного делового администрирования (Executive MBA).

2018 г. – Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук на тему «Формирование и обеспечение эффективного функционирования региональных управленческих команд». Доктор экономических наук.

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
09.2022	02.2025	Органы исполнительной власти	Губернатор Новгородской области
02.2025	07.2025	Министерство транспорта Российской Федерации	Заместитель министра транспорта Российской Федерации
07.2025	н.в.	Министерство транспорта Российской Федерации	Министр транспорта Российской Федерации
08.2025	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Член наблюдательного совета

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3

настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьями 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

Сведения об участии (член комитета, председатель комитета) члена совета директоров (наблюдательного совета) в работе комитетов при совете директоров (наблюдательном совете):

Комитет по аудиту	Не участвует
Комитет по стратегическому планированию и развитию	Не участвует
Комитет по бюджетированию и финансовой политике	Не участвует
Комитет по кадрам и вознаграждениям	Не участвует

2.1.2. Информация о единоличном исполнительном органе эмитента

Единоличный исполнительный орган Эмитента – председатель правления Государственной компании.

Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Петушенко Вячеслав Петрович.**

Год рождения: **1959.**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

1981 г. - Ленинградский инженерно-строительный институт (в н.в. - Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет). Специальность «Автомобильные дороги». Квалификация «Инженер-строитель».

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
08.2018	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Первый заместитель председателя правления по технической политике, председатель правления, член наблюдательного совета, член Комитета наблюдательного совета по стратегическому планированию и развитию, член Комитет по бюджетированию и финансовой политике

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не**

применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

Сведения об участии (член комитета, председатель комитета) члена совета директоров (наблюдательного совета) в работе комитетов при совете директоров (наблюдательном совете):

Комитет по аудиту	Не участвует
Комитет по стратегическому планированию и развитию	Член комитета
Комитет по бюджетированию и финансовой политике	Член комитета
Комитет по кадрам и вознаграждениям	Не участвует

2.1.3. Состав коллегиального исполнительного органа эмитента

Коллегиальный орган управления Эмитента – правление Государственной компании.

1) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Петушенко Вячеслав Петрович**

Год рождения: **1959**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

1981 г. - Ленинградский инженерно-строительный институт (в н.в. - Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет). Специальность «Автомобильные дороги». Квалификация «Инженер-строитель».

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
08.2018	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Первый заместитель председателя правления по технической политике, председатель правления, член наблюдательного совета, член Комитета наблюдательного совета по стратегическому планированию и развитию

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации,

имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

2) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Перников Сергей Григорьевич**

Год рождения: **1968**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

1994 г. - Санкт-Петербургский государственный университет (СПГУ). Специальность «Юриспруденция». Квалификация «Юрист».

2007 г. - Санкт-Петербургский государственный университет (СПГУ). Специальность «Экономика и управление на предприятии». Квалификация «Экономист-менеджер». Кандидат экономических наук.

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
03.2020	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Первый заместитель председателя правления по экономике, финансам и стратегии

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": *Лицо указанных должностей не занимало.*

3) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Газизуллин Марс Мулланурович**

Год рождения: **1963**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

1985 г. - Казанский инженерно-строительный институт. Специальность «Промышленное и гражданское строительство». Квалификация «Инженер-строитель».

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
09.2020	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Первый заместитель председателя правления – руководитель дирекции (филиала) М-12

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

4) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Коваль Игорь Юрьевич**

Год рождения: **1984**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

2007 г. – Университет Техаса в Эль Пасо (США). В 2005 г. получил степень Бакалавра в области финансов Университет Техаса в Эль Пасо.

В 2007 г. получил степень Магистра наук в экономике в Университете Техаса в Эль Пасо. Кандидат экономических наук.

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с

указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
2021	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Первый заместитель председателя правления по перспективным проектам, первый заместитель председателя правления по инвестиционной политике

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

5) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Ермилов Вадим Александрович**

Год рождения: **1972**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

1995 г. - Высшее военно-морское училище радиоэлектроники им. А.С. Попова. Специальность «Автоматизированные системы управления». Квалификация «Инженер».

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
09.2021	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Главный строитель, заместитель председателя правления по технической политике

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

б) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Жилин Геннадий Владимирович**

Год рождения: **1961**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

1983 г. - Воронежский государственный инженерно-строительный институт. Автомобильные дороги. Специальность «Автомобильные дороги». Квалификация «Инженер-строитель».

2008 г. - Всероссийская академия внешней торговли. Специальность «Мировая экономика». Квалификация «Экономист». Кандидат технических наук.

2014 г. - Российской академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации. Направление «Психология». Специальность «Психология профессиональной деятельности государственных и муниципальных служащих». Квалификация «Магистр».

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
06.2021	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Советник председателя правления по эксплуатации и безопасности дорожного движения, заместитель председателя правления по эксплуатации и безопасности дорожного движения

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации,

имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

7) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Колодяжный Сергей Владимирович**

Год рождения: **1961**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

1982 г. – Московское высшее пограничное командное училище им. Моссовета. Специальность «Юриспруденция». Квалификация «Юрист».

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
02.2022	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Заместитель председателя правления по общим вопросам, член правления

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

8) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Макиев Константин Теймуразович**

Год рождения: **1986**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

2008 г. – Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова. Специальность «Политология». Квалификация «Политолог».

2012 г. – Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации. Специальность «Финансы и кредит». Квалификация «Экономист».

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
02.2022	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Заместитель председателя правления по операторской деятельности и развитию пользовательских сервисов

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

9) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Соколов Александр Сергеевич**

Год рождения: **1981**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

2003 г. - Липецкий государственный технический университет. Специальность «Промышленная теплоэнергетика». Квалификация «Инженер».

2006 г. - Всероссийский заочный финансово-экономический институт. Специальность «Финансы и кредит». Квалификация «Экономист».

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
05.2015	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Директор департамента конкурентной политики, заместитель председателя правления по конкурентной политике, заместитель председателя правления по конкурентной политике и административным вопросам, член правления

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

10) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Эркенова Виктория Вячеславовна**

Год рождения: **1990**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

2013 г. - Карачаево-Черкесский государственный университет имени У. Д. Алиева. Специальность «История». Квалификация «Учитель истории».

2022 г. - Российская академия народного хозяйства и государственной службы при президенте Российской Федерации. Специальность «Государственное и муниципальное управление». Квалификация «Магистр».

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
06.2021	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Заместитель председателя правления по интеллектуальным транспортным системам и цифровизации

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

11) Фамилия, имя, отчество (последнее при наличии): **Иванов Денис Сергеевич**

Год рождения: **1979**

Сведения об уровне образования, квалификации, специальности:

Высшее.

2001 г. - Военный финансово-экономический университет (г. Ярославль). Специальность «Бухгалтерский учет и аудит». Квалификация «Экономист».

2006 г. - Московская финансово-юридическая академия. Специальность «Юриспруденция». Квалификация «Юрист».

Все должности, которые лицо занимает или занимало в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности):

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
01.2014	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Заместитель директора центра управления проектами, директор центра управления проектами, заместитель председателя правления, заместитель председателя правления по земельным и имущественным отношениям, член правления

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемым в акции: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.**

Доля участия лица в уставном капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для

него существенное значение: 0%

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение и количество акций подконтрольной эмитенту организации, имеющей для него существенное значение, каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **не применимо, подконтрольные Эмитенту организации, имеющие для него существенное значение, не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) с лицами, входящими в состав органов управления эмитента и (или) органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента указанных в пункте 3.3 настоящего раздела: **Указанных родственных связей нет.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)": **Лицо указанных должностей не занимало.**

2.2. Сведения о политике в области вознаграждения и (или) компенсации расходов, а также о размере вознаграждения и (или) компенсации расходов по каждому органу управления эмитента

Основные положения политики в области вознаграждения и (или) компенсации расходов членов органов управления эмитента.

1. **Решения о выплате вознаграждения членам руководящего состава (членам правления) и его размере принимаются на основании Положения об оплате труда работников Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (далее – Государственная компания), утвержденного приказом от 17.03.2022 № 67 (с изменениями, утвержденными приказом от 19.09.2025 № 382, и приказом №272 от 31.08.2026) в соответствии с Системой оплаты труда Государственной компании «Российские автомобильные дороги», утвержденной решением наблюдательного совета Государственной компании (протокол от 17.11.2024 № № 229, с изменениями в ред. от 06.10.2025 № 260), членам наблюдательного совета вознаграждение за исполнение ими своих обязанностей установлено п.9 ст. 8 Федерального закон от 17.07.2009 N 145-ФЗ «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».**

Основные положения локальных нормативных актов:

1.1. **Положение об оплате труда работников Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (далее – Положение) определяет порядок установления и изменения должностных окладов и стимулирующих надбавок, порядок выплаты единовременного премирования, компенсаций, гарантий и дополнительных социальных выплат работникам Государственной компании «Российские автомобильные дороги».**

1.2. **Положение разработано в соответствии с действующими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, Трудовым кодексом Российской Федерации, Федеральным законом «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Системой оплаты труда Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (далее – Система).**

1.3. **Положение является локальным нормативным актом и распространяется на работников Государственной компании «Российские автомобильные дороги», осуществляющих трудовую деятельность на основании заключенных с Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» трудовых договоров.**

1.4. **Положение не распространяется на лиц, заключивших с Государственной компании «Российские автомобильные дороги» гражданско-правовые договоры (включая договоры подряда, договоры возмездного оказания услуг и т.д.).**

1.5. **Условия оплаты труда и размер годового максимально возможного совокупного персонального вознаграждения председателя правления, первых заместителей и заместителей председателя правления, главного бухгалтера и членов коллегиальных исполнительных органов Государственной компании (далее - должностные лица руководящего состава) установлены в разделе IX Системы и определяются трудовыми договорами в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 13.02.2023 № 209 на основании решения рабочей группы**

при Правительственной комиссии по вопросам оптимизации и повышения эффективности бюджетных расходов и поручения (директивы) Правительства Российской Федерации решением наблюдательного совета

3.1. Работникам Государственной компании устанавливается повременно-премиальная оплата труда.

3.2. Повременно-премиальная оплата труда предусматривает, что величина оплаты труда работника определяется на основании табельного учета за фактически отработанное время и за время, оплачиваемое в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации и локальными нормативными актами Государственной компании, а также включает выплаты по единовременному премированию (за исключение должностных лиц руководящего состава) и по результатам достижения ключевых показателей эффективности.

3.3. Размер каждого элемента в общем пакете вознаграждения зависит от должности, которую занимает работник в Государственной компании, его профессиональных компетенций и результативности деятельности.

3.4. Для каждой должности Государственной компании устанавливается соответствующий уровень должностного оклада и условно предельный уровень стимулирующей надбавки, величина которых закрепляется в штатном расписании Государственной компании. Штатное расписание Государственной компании утверждается председателем правления Государственной компании.

3.5. Установленные в штатном расписании размеры должностных окладов и стимулирующих надбавок, в случае необходимости, могут быть пересмотрены на основе исследований уровня оплаты на рынке труда по аналогичным должностям.

3.6. Размер должностного оклада председателя правления Государственной компании утверждается и изменяется решением наблюдательного совета Государственной компании.

3.7. Для членов правления (должностных лиц руководящего состава) Государственной компании стимулирующая надбавка не устанавливается.

3.8. Ежемесячное денежное вознаграждение работника состоит из:

- должностного оклада;
- стимулирующей надбавки;
- установленных компенсационных выплат.

3.9. Выплата ежемесячной заработной платы производится в валюте Российской Федерации в безналичной денежной форме путем ее перечисления на банковскую карту работника, оформленную за счет средств работодателя, или переводится в кредитную организацию, указанную в заявлении работника.

3.10. Ежемесячная заработная плата выплачивается работникам не реже двух раз в месяц в дни, установленные Правилами внутреннего трудового распорядка Государственной компании. При совпадении дня выплаты с выходным и (или) нерабочим праздничным днем, выплата ежемесячного денежного вознаграждения производится накануне установленного дня выплаты.

3.11. Удержания из ежемесячной заработной платы работников производятся только в случаях, предусмотренных действующим законодательством Российской Федерации.

3.12. Расчет среднемесячной заработной платы работников осуществляется в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

3.13. При прекращении срока действия трудового договора окончательный расчет по причитающемуся работнику денежному вознаграждению производится в день его увольнения путем перечисления денежных средств на его лицевой счет.

По каждому из органов управления эмитента (за исключением физического лица, занимающего должность (осуществляющего функции) единоличного исполнительного органа эмитента, если только таким лицом не является управляющий) описываются с указанием размера все виды вознаграждения, включая заработную плату членов органов управления эмитента, являющихся (являвшихся) его работниками, в том числе работающих (работавших) по совместительству, премии, комиссионные, вознаграждения, отдельно выплачиваемые за участие в работе указанного органа управления, иные виды вознаграждения, которые были выплачены эмитентом в течение соответствующего отчетного периода, а также описываются с указанием размера расходы, связанные с исполнением функций членов органов управления эмитента, компенсированные эмитентом в течение соответствующего отчетного периода.

Наблюдательный совет:

Отчетная дата	Вид вознаграждения	Размер вознаграждения, тыс. руб.
1	2	3

6 месяцев 2026 г.	Заработная плата членов наблюдательного совета Эмитента, являющихся (являвшихся) его работниками, в том числе работающих (работавших) по совместительству	0,00
	Премии	0,00
	Вознаграждения, отдельно выплаченные за участие в работе органа управления	0,00
	Расходы, связанные с исполнением функций членов органа управления эмитента, компенсированные Эмитентом	0,00
	Иные виды вознаграждения	0,00
	ИТОГО	0,00

Правление:

Отчетная дата	Вид вознаграждения	Размер вознаграждения, тыс. руб.
1	2	3
6 месяцев 2026 г.	Заработная плата членов Правления Эмитента, являющихся (являвшихся) его работниками, в том числе работающих (работавших) по совместительству	123 525,00
	Премии	27 090,00
	Вознаграждения, отдельно выплаченные за участие в работе органа управления	0,00
	Расходы, связанные с исполнением функций членов органа управления эмитента, компенсированные Эмитентом	0,00
	Иные виды вознаграждения	0,00
	ИТОГО	150 615,00

В случае если эмитентом выплачивалось вознаграждение и (или) компенсировались расходы лицу, которое одновременно являлось членом совета директоров (наблюдательного совета) эмитента и входило в состав коллегиального исполнительного органа (правления, дирекции) эмитента, выплаченное вознаграждение и (или) компенсированные расходы такого лица, связанные с осуществлением им функций члена совета директоров (наблюдательного совета) эмитента, включаются в совокупный размер выплаченного вознаграждения и (или) компенсированных расходов по совету директоров (наблюдательному совету) эмитента, а иные виды выплаченного вознаграждения и (или) компенсированных расходов такого лица включаются в совокупный размер вознаграждения и (или) компенсированных расходов по коллегиальному исполнительному органу (правлению, дирекции) эмитента: **расходы отсутствуют.**

Сведения о принятых органами управления эмитента решениях и (или) существующих соглашениях относительно размера вознаграждения, подлежащего выплате, и (или) размера таких расходов, подлежащих компенсации: **Начисление премии членам руководящего состава (в т.ч. членам правления) по итогам работы за 3 и 4 кварталы 2025 года и за 1 квартал 2026 года произведено на основании решения наблюдательного совета Государственной компании о выплате такого вознаграждения и его размере в соответствии с Системой и Положения (протокол от 17.06.2026 № 281).**

Решения и (или) соглашения относительно размера расходов, подлежащих компенсации, отсутствуют.

В случае если эмитентом является акционерный инвестиционный фонд, описываются также с указанием размера вознаграждения управляющей компании, осуществляющей доверительное управление активами такого фонда, специализированного депозитария, регистратора, оценщика и аудитора такого фонда, а также все виды расходов, связанных с управлением акционерным инвестиционным фондом, в том числе с содержанием имущества, принадлежащего акционерному инвестиционному фонду, и совершением сделок с указанным имуществом, которые были выплачены эмитентом в течение последнего завершенного отчетного года, а также за последний завершенный отчетный период. Дополнительно указываются сведения о принятых органами управления акционерного

инвестиционного фонда решениях и (или) существующих соглашениях относительно размера вознаграждения, подлежащего выплате.

Эмитент не является акционерным инвестиционным фондом.

2.3. Сведения об организации в эмитенте управления рисками, контроля за финансово-хозяйственной деятельностью, внутреннего контроля и внутреннего аудита

Описание организации в эмитенте управления рисками, контроля за финансово-хозяйственной деятельностью, внутреннего контроля и внутреннего аудита в соответствии с уставом (учредительным документом) эмитента, внутренними документами эмитента и решениями уполномоченных органов управления эмитента.

В Эмитенте эффективно функционирует система управления рисками и внутреннего контроля, представляющая собой совокупность организационных мер, методик, процедур, норм корпоративной культуры и действий, предпринимаемых Эмитентом для обеспечения устойчивого развития, эффективного ведения хозяйственной деятельности, обеспечения сохранности активов, соблюдения законодательства и внутренних документов, а также для своевременной подготовки достоверной отчетности.

Управление стратегического планирования и системы управления рисками обеспечивает разработку, функционирование и развитие системы управления рисками.

Управление внутреннего контроля и аудита проводит независимые внутренние проверки и консультации в Группе с целью анализа и оценки эффективности систем внутреннего контроля, корпоративного управления и системы управления рисками.

Комитет по аудиту наблюдательного совета рассматривает и подготавливает рекомендации наблюдательному совету.

В Эмитенте создана ревизионная комиссия, отвечающая за контроль за эффективностью использования средств Эмитента и за ряд других задач.

Сведения о наличии комитета совета директоров (наблюдательного совета) по аудиту, его функциях, персональном и количественном составе.

В Эмитенте образован комитет по аудиту наблюдательного совета.

Функциями комитета по аудиту наблюдательного совета являются рассмотрение и подготовка рекомендаций наблюдательному совету по следующим вопросам:

- одобрение годового отчета о выполнении программы деятельности Государственной компании на долгосрочный период и направление его в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, для представления в Правительство Российской Федерации для утверждения;

- утверждение аудиторской организации, отобранной на конкурсной основе, для проведения аудита отчетности Государственной компании;

- утверждение положения о ревизионной комиссии Государственной компании, принятие решения о назначении на должность и о досрочном освобождении от должности членов ревизионной комиссии и ее председателя.

Комитет по аудиту наблюдательного совета состоит из 2 членов:

ФИО	Председатель
Бабаков А.М.	Да
Волков Г.А.	Нет

Сведения о наличии отдельного структурного подразделения (подразделений) по управлению рисками и (или) внутреннему контролю, а также задачах и функциях указанного структурного подразделения (подразделений).

Отдельным структурным подразделением Эмитента по управлению рисками является Управление стратегического планирования и системы управления рисками, которое функционирует с 19.12.2023.

К основным задачам Управления стратегического планирования и системы управления рисками относятся:

- Обеспечение стратегического планирования деятельности Группы компаний «Автодор» (включая диагностику, формирование стратегических ориентиров и целевого позиционирования, разработку/актуализацию стратегических документов верхнего уровня) контроль и мониторинг

стратегических решений и целей, установленных документами стратегического планирования.

- Обеспечение разработки, функционирования и развития системы управления рисками в Государственной компании.

К основным функциям Управления стратегического планирования и системы управления рисками в рамках задачи «Обеспечение разработки, функционирования и развития системы управления рисками» относятся:

- Осуществление разработки локальных нормативных актов и методических документов, регламентирующих порядок функционирования системы управления рисками в Государственной компании.

- Координация и контроль деятельности участников системы управления рисками Государственной компании в области управления рисками.

- Осуществление методологической поддержки деятельности структурных подразделений Государственной компании в области управления рисками.

- Разработка классификатора по рискам, его согласование со структурными подразделениями Государственной компании и обеспечение его утверждения.

- Формирование заявления о Предпочтительном риске.

- Определение перечня ключевых рисков Государственной компании.

- Формирование и обновление консолидированного реестра рисков и паспортов рисков Государственной компании.

- Мониторинг ключевых риск-индикаторов на уровне Государственной компании.

- Оценка и ранжирование рисков Государственной компании.

- Формирование совместно со структурными подразделениями Государственной компании предложений по назначению владельцев рисков и мероприятий по реагированию на риски в рамках системы управления рисками Государственной компании.

- Согласование мероприятий с Владельцами рисков по реагированию на риски в рамках системы управления рисками Государственной компании.

- Анализ внутренней и внешней информации по рискам Государственной компании.

- Формирование консолидированной отчетности по рискам Государственной компании и предоставление ее председателю правления Государственной компании.

- Осуществление мониторинга процессов управления рисками Владельцами рисков Государственной компании.

- Организация проведения самооценки эффективности системы управления рисками Государственной компании.

- Подготовка отчетов и материалов для органов управления Государственной компании об эффективности процесса управления рисками, а также по иным вопросам, предусмотренным политикой в области управления рисками.

- Организация обучения работников Государственной компании в области системы управления рисками.

- Организация разработки и внедрения системы управления рисками в группе компаний «Автодор».

Управление стратегического планирования и системы управления рисками подчиняется первому заместителю председателя правления по экономике, финансам и стратегии.

Сведения о наличии структурного подразделения (должностного лица), ответственного за организацию и осуществление внутреннего аудита, а также задачах и функциях указанного структурного подразделения (должностного лица).

В соответствии со ст. 20 Закона о Государственной компании для осуществления внутреннего контроля Эмитентом создано структурное подразделение внутреннего аудита (Управление внутреннего контроля и аудита). Управление внутреннего контроля и аудита (УВКА) функционирует с 23.09.2010.

К компетенции структурного подразделения внутреннего аудита относится проведение проверок:

- финансово-хозяйственной деятельности Государственной компании;

- соблюдения установленного порядка ведения бухгалтерского учета и составления бухгалтерской отчетности в Государственной компании;

- законности совершаемых Государственной компанией сделок;

- эффективности использования имущества Государственной компании.

К основным задачам Управления внутреннего контроля и аудита относятся:

- Проведение независимых внутренних проверок и консультаций в Группе компаний «Автодор» с целью анализа и оценки эффективности систем внутреннего контроля (СВК), корпоративного управления (СКУ) и системы управления рисками (СУР).

- Мониторинг внедрения рекомендаций УВКА и последующего функционирования бизнес-процессов в Группе компаний «Автотор».

- Обеспечение деятельности по организации обработки персональных данных и соблюдения требований к защите персональных данных в Государственной компании.

К основным функциям Управления внутреннего контроля и аудита относятся:

- Проведение внутренних независимых проверок в Группе компаний «Автотор» по вопросам:

- достоверности бухгалтерской (финансовой), статистической, управленческой и иной отчетности;

- финансово-хозяйственной деятельности, включая анализ соответствия деятельности компаний Группы «Автотор» и их структурных подразделений целям Группы компаний «Автотор».

- эффективности реализации отдельных договоров, поручений, целевых мероприятий в Группе компаний «Автотор»;

- эффективности и целесообразности использования ресурсов;

- обеспечения сохранности активов Группы компаний «Автотор»;

- соблюдения контрагентами Группы компаний «Автотор» требований законодательства Российской Федерации и условий заключенных договоров;

- соблюдения Кодекса этики Группы компаний «Автотор»;

- уровня нормативного обеспечения и процедур информационного взаимодействия на всех уровнях управления в Группе компаний «Автотор», включая взаимодействие с заинтересованными сторонами;

- раскрытия информации о деятельности компаний Группы «Автотор».

- Проведение анализа соответствия деятельности структурных подразделений компаний Группы «Автотор», результатов выполняемых ими бизнес-процессов целям Группы компаний «Автотор»;

- Выявление недостатков СВК, которые не позволили (не позволяют) компаниям Группы «Автотор» достичь поставленных целей;

- Мониторинг и контроль выполнения в Группе компаний «Автотор» планов корректирующих мероприятий по устранению недостатков, нарушений и совершенствованию СВК, СУР и СКУ, разработанных руководителями объектов аудита по результатам выполнения аудиторских заданий;

Организация принятия в Государственной компании необходимых правовых, организационных и технических мер для защиты персональных данных от неправомерного или случайного доступа к ним, уничтожения, изменения, блокирования, копирования, предоставления, распространения персональных данных, а также от иных неправомерных действий в отношении персональных данных.

Обеспечение организационно-правовой подготовленности Государственной компании в области обработки и защиты персональных данных в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в области персональных данных;

Оказание методической помощи Группе компаний «Автотор» в организации построения и совершенствования порядка работы с персональными данными в Группе компаний «Автотор», в том числе при обеспечении разработки необходимых локальных актов и внедрении процессов в области защиты персональных данных.

Управление внутреннего контроля и аудита подотчетно председателю правления Эмитента.

Сведения о наличии и компетенции ревизионной комиссии (ревизора).

В Эмитенте создана ревизионная комиссия Эмитента.

В соответствии со ст. 19 Закона о Государственной компании к компетенции ревизионной комиссии относятся:

1) подтверждение достоверности данных, содержащихся в годовом отчете о выполнении программы деятельности Государственной компании на долгосрочный период;

2) проверка эффективности использования бюджетных средств, предоставленных Государственной компании;

3) проверка эффективности использования имущества Государственной компании, выявление причин непроизводительных расходов и потерь;

4) проверка выполнения мероприятий по устранению нарушений и недостатков, ранее выявленных ревизионной комиссией Государственной компании;

5) проверка соответствия решений по вопросам финансово-хозяйственной деятельности Государственной компании, принимаемых наблюдательным советом Государственной компании, председателем правления Государственной компании, правлением Государственной компании, настоящему Федеральному закону и иным нормативным правовым актам Российской Федерации;

6) контроль за эффективностью использования средств Государственной компании;

- 7) контроль за целевым использованием средств фонда Государственной компании;
- 8) подготовка рекомендаций наблюдательному совету Государственной компании и правлению Государственной компании по разработке финансового плана Государственной компании и его изменению;
- 9) иные отнесенные к компетенции ревизионной комиссии Государственной компании положением о ревизионной комиссии Государственной компании вопросы.

Указываются сведения о политике эмитента в области управления рисками, внутреннего контроля и внутреннего аудита, а также о наличии внутреннего документа эмитента, устанавливающего правила по предотвращению неправомерного использования конфиденциальной и инсайдерской информации.

Концепция Эмитента в области управления рисками предполагает постоянный мониторинг конъюнктуры и областей возникновения потенциальных рисков, а также выполнение комплекса превентивных мер (в том числе контрольных), направленных на предупреждение и минимизацию последствий негативного влияния рисков на деятельность Эмитента.

Политика Эмитента в области управления рисками определена в Политике по управлению рисками Группы компаний «Автодор», утвержденной приказом Государственной компании от 16.05.2024 № 167 и Положением об Управлении стратегического планирования и системы управления рисками, утвержденным приказом Государственной компании от 26.12.2023 № 653.

Эмитентом утвержден Перечень инсайдерской информации Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (приказ Государственной компании от 18.05.2026 № 148) и Правила внутреннего контроля по предотвращению, выявлению и пресечению неправомерного использования инсайдерской информации и (или) манипулирования рынком (утверждены приказом Государственной компании от 04.12.2019 № 476).

2.4. Информация о лицах, ответственных в эмитенте за организацию и осуществление управления рисками, контроля за финансово-хозяйственной деятельностью и внутреннего контроля, внутреннего аудита

В случае наличия в эмитенте ревизионной комиссии (ревизора) указывается информация о персональном составе ревизионной комиссии (ревизоре) эмитента с указанием по каждому члену ревизионной комиссии (ревизору) эмитента следующих сведений:

Персональный состав Ревизионной комиссии Эмитента:

1) **Фамилия, имя, отчество:** Смирнова Елена Анатольевна (Председатель)

Год рождения: 1978

Сведения об уровне образования, о квалификации, специальности:

Высшее.

2002 г. - Московский государственный строительный университет (МГСУ). Специальность «Экономика и управление на предприятии в строительстве» (диплом с отличием). Квалификация «Экономист-менеджер».

2004 г. - УМЦ профессиональных бухгалтеров и аудиторов профессора МГУ А.Д. Шеремета. Аттестат профессионального бухгалтера ИПБР.

2008 г. – Академия РвС. Курс АССА ДипИФР.

2022 г. – АНО ИДПО «Международный финансовый центр». Курс «Налоговое консультирование».

2023 г. – ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова», профессиональная переподготовка «Внутренний аудитор».

Квалификация «Экономист-менеджер», Внутренний аудитор, Налоговый консультант, АССА по МСФО.

Все должности, которые член ревизионной комиссии (ревизор) занимает или занимал в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности).

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
06.2020	05.2023	АО «ГОРОД»	Зам. генерального директора по экономике
05.2023	08.2023	ООО СК «Мосты и тоннели»	Зам. генерального директора по экономике и финансам

08.2023	12.2023	ППК «Роскадастр»	Начальник службы внутреннего аудита
11.2023	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Председатель Ревизионной комиссии

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента и количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **Не применимо, Эмитент не является акционерным обществом**

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации и количество акций подконтрольной эмитенту организации каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **Не применимо, подконтрольные Эмитенту организации не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) между лицом и членами совета директоров (наблюдательного совета) эмитента, членами коллегиального исполнительного органа эмитента, лицом, занимающим должность (осуществляющим функции) единоличного исполнительного органа эмитента: **Родственные связи с указанными лицами отсутствуют.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти:

Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) была введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 43, ст. 4190; 2015, № 27, ст. 3945): **Лицо указанные должности не занимало.**

2) **Фамилия, имя, отчество: Кузьмина Екатерина Валериевна**

Год рождения: 1972

Сведения об уровне образования, о квалификации, специальности:

Высшее.

1994 г. - ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г.В. Плеханова». Специальность «Экономическая кибернетика». Квалификация «Экономист-математик».

2002 г. - ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г.В. Плеханова». Повышение квалификации по направлению «Бухгалтерский учет и аудит».

Квалификационный аттестат аудитора в области общего аудита № К028219 (приказ Минфина РФ от 24.01.2008 № 21).

Все должности, которые член ревизионной комиссии (ревизор) занимает или занимал в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности).

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
12.2022	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Член ревизионной комиссии

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента и количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **Не применимо, Эмитент не является акционерным обществом**

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале подконтрольных эмитенту организаций,

имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации и количество акций подконтрольной эмитенту организации каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **Не применимо, подконтрольные Эмитенту организации не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) между лицом и членами совета директоров (наблюдательного совета) эмитента, членами коллегиального исполнительного органа эмитента, лицом, занимающим должность (осуществляющим функции) единоличного исполнительного органа эмитента: **Родственные связи с указанными лицами отсутствуют.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) была введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 43, ст. 4190; 2015, № 27, ст. 3945): **Лицо указанные должности не занимало.**

3) **Фамилия, имя, отчество: Михалев Илья Анатольевич**

Год рождения: 1977

Сведения об уровне образования, о квалификации, специальности:

Высшее.

2006 г. - Всероссийский заочный финансово-экономический институт. Специальность «Бухгалтерский учет, анализ и аудит». Квалификация «Экономист».

Все должности, которые член ревизионной комиссии (ревизор) занимает или занимал в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности).

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
09.2021	н.в.	ООО СК «Райдекс»	Ведущий экономист
12.2022	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Член ревизионной комиссии

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента и количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **Не применимо, Эмитент не является акционерным обществом**

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации и количество акций подконтрольной эмитенту организации каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **Не применимо, подконтрольные Эмитенту организации не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) между лицом и членами совета директоров (наблюдательного совета) эмитента, членами коллегиального исполнительного органа эмитента, лицом, занимающим должность (осуществляющим функции) единоличного исполнительного органа эмитента: **Родственные связи с указанными лицами отсутствуют.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в

период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) была введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 43, ст. 4190; 2015, № 27, ст. 3945): **Лицо указанные должности не занимало.**

4) **Фамилия, имя, отчество: Намазов Ленур Русланович**

Год рождения: 1993

Сведения об уровне образования, о квалификации, специальности:

Высшее.

2016 г. - Московский Государственный Строительный Университет. Специальность «Строительство объектов тепловой и атомной энергетики». Квалификация «Магистр».

Все должности, которые член ревизионной комиссии (ревизор) занимает или занимал в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности).

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
09.2023	12.2023	АО «Роскартография»	Руководитель направления по взаимодействию с органами государственного управления
03.2021	03.2026	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Главный специалист аппарата секретаря наблюдательного совета
09.2021	н.в.	ППК «Единый заказчик»	Главный специалист аппарата секретаря наблюдательного совета
01.2024	н.в.	ППК «Роскадастр»	Руководитель направления аппарата секретаря наблюдательного совета
04.2026	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Член ревизионной комиссии

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента и количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **Не применимо, Эмитент не является акционерным обществом**

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации и количество акций подконтрольной эмитенту организации каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **Не применимо, подконтрольные Эмитенту организации не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) между лицом и членами совета директоров (наблюдательного совета) эмитента, членами коллегиального исполнительного органа эмитента, лицом, занимающим должность (осуществляющим функции) единоличного исполнительного органа эмитента: **Родственные связи с указанными лицами отсутствуют.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) была введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 43, ст. 4190; 2015, № 27, ст. 3945): **Лицо указанные должности не занимало.**

5) **Фамилия, имя, отчество: Семенов Алексей Владимирович**
Год рождения: 1973
Сведения об уровне образования, о квалификации, специальности:
Высшее.
1995 г. - Московский государственный строительный университет. Специальность «Гидротехническое строительство». Квалификация «Инженер-строитель гидротехник».

Все должности, которые член ревизионной комиссии (ревизор) занимает или занимал в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности).

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
01.2018	03.2024	АО «ГОРОД»	Заместитель генерального директора
04.2024	08.2024	ООО ОС «РЕСУРС»	Заместитель генерального директора
10.2024	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Член ревизионной комиссии

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента и количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **Не применимо, Эмитент не является акционерным обществом**

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации и количество акций подконтрольной эмитенту организации каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **Не применимо, подконтрольные Эмитенту организации не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) между лицом и членами совета директоров (наблюдательного совета) эмитента, членами коллегиального исполнительного органа эмитента, лицом, занимающим должность (осуществляющим функции) единоличного исполнительного органа эмитента: **Родственные связи с указанными лицами отсутствуют.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) была введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 43, ст. 4190; 2015, № 27, ст. 3945): **Лицо указанные должности не занимало.**

В случае наличия в эмитенте отдельного структурного подразделения (подразделений) по управлению рисками и (или) внутреннему контролю, структурного подразделения (должностного лица), ответственного за организацию и осуществление внутреннего аудита, информация, предусмотренная настоящим пунктом, указывается в отношении руководителя такого структурного подразделения (такого должностного лица) эмитента.

Сведения о Начальнике управления стратегического планирования и системы управления рисками Эмитента:

На момент утверждения отчета эмитента лицо не назначено.

Сведения о Начальнике управления внутреннего контроля и аудита Эмитента:

Фамилия, имя, отчество: Чабаненко Михаил Владимирович

Год рождения: 1972

Сведения об уровне образования, о квалификации, специальности:

Высшее.

2001 г. - Оренбургский государственный университет. Специальность «Бухгалтерский учет и аудит». Квалификация «Экономист».

2009 г. - Московская государственная юридическая академия. Специальность «Юриспруденция». Квалификация «Юрист».

Все должности, которые член ревизионной комиссии (ревизор) занимает или занимал в эмитенте и в органах управления других организаций за последние три года в хронологическом порядке, в том числе по совместительству (с указанием периода, в течение которого лицо занимало указанные должности).

Период		Наименование организации	Должность
с	по		
07.2019	н.в.	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	Начальник управления внутреннего контроля и аудита

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале эмитента: **Не применимо, уставный капитал отсутствует.**

Доля принадлежащих такому лицу обыкновенных акций эмитента и количество акций эмитента каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **Не применимо, Эмитент не является акционерным обществом**

Доля участия лица в уставном (складочном) капитале подконтрольных эмитенту организаций, имеющих для него существенное значение: **0%**

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций подконтрольной эмитенту организации и количество акций подконтрольной эмитенту организации каждой категории (типа), которые могут быть приобретены лицом в результате конвертации принадлежащих ему ценных бумаг, конвертируемых в акции: **Не применимо, подконтрольные Эмитенту организации не являются акционерными обществами.**

Характер родственных связей (супруги, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и сестры, дедушки, бабушки, внуки) между лицом и членами совета директоров (наблюдательного совета) эмитента, членами коллегиального исполнительного органа эмитента, лицом, занимающим должность (осуществляющим функции) единоличного исполнительного органа эмитента: **Родственные связи с указанными лицами отсутствуют.**

Сведения о привлечении лица к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, страхования, рынка ценных бумаг или к уголовной ответственности (о наличии судимости) за преступления в сфере экономики и (или) за преступления против государственной власти: **Лицо к указанным видам ответственности не привлекалось.**

Сведения о занятии лицом должностей в органах управления коммерческих организаций в период, когда в отношении указанных организаций было возбуждено дело о банкротстве и (или) была введена одна из процедур банкротства, предусмотренных статьей 27 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 43, ст. 4190; 2015, № 27, ст. 3945): **Лицо указанные должности не занимало.**

2.5. Сведения о любых обязательствах эмитента перед работниками эмитента и работниками подконтрольных эмитенту организаций, касающихся возможности их участия в уставном капитале эмитента

В случае если имеются любые соглашения или обязательства эмитента или подконтрольных эмитенту организаций, касающиеся возможности участия работников эмитента и работников подконтрольных эмитенту организаций в его уставном капитале, указываются сведения о заключении таких соглашений или обязательств, их общий объем, а также совокупная доля участия в уставном капитале эмитента (совокупное количество обыкновенных акций эмитента - акционерного общества), которая может быть приобретена (которое может быть приобретено) по таким соглашениям или обязательствам работниками эмитента и работниками подконтрольных эмитенту организаций, или указывается на отсутствие таких соглашений или обязательств.

Не применимо, Эмитент не является хозяйственным обществом. Уставный капитал у

Эмитента отсутствует.

Для эмитентов, являющихся акционерными обществами, дополнительно раскрываются сведения о предоставлении или возможности предоставления работникам эмитента и работникам подконтрольных эмитенту организаций опционов эмитента.

Не применимо, Эмитент не является акционерным обществом.

Раздел 3. Сведения об акционерах (участниках, членах) эмитента, а также о сделках эмитента, в совершении которых имелась заинтересованность, и крупных сделках эмитента

3.1. Сведения об общем количестве акционеров (участников, членов) эмитента

Эмитент является некоммерческой организацией, не основанной на членстве. Уставный капитал отсутствует.

Учредителем Эмитента является Российская Федерация. В данной связи участники Эмитента отсутствуют.

3.2. Сведения об акционерах (участниках, членах) эмитента или лицах, имеющих право распоряжаться голосами, приходящимися на голосующие акции (доли), составляющие уставный (складочный) капитал (паевой фонд) эмитента

Эмитент является некоммерческой организацией, не основанной на членстве. Уставный капитал отсутствует.

Учредителем Эмитента является Российская Федерация. В данной связи участники Эмитента отсутствуют.

3.3. Сведения о доле участия Российской Федерации, субъекта Российской Федерации или муниципального образования в уставном капитале эмитента, наличии специального права (золотой акции)

Эмитент является некоммерческой организацией, не основанной на членстве. Уставный капитал отсутствует.

Учредителем Эмитента является Российская Федерация. В данной связи участники Эмитента отсутствуют.

3.4. Сделки эмитента, в совершении которых имелась заинтересованность

Информация в настоящем пункте не приводится в связи с тем, что у Эмитента отсутствуют акции, допущенные к организованным торгам.

3.5. Крупные сделки эмитента

Информация в настоящем пункте не приводится в связи с тем, что у Эмитента отсутствуют акции, допущенные к организованным торгам.

Раздел 4. Дополнительные сведения об эмитенте и о размещенных им ценных бумагах

4.1. Подконтрольные эмитенту организации, имеющие для него существенное значение

1. Полное фирменное наименование: *Общество с ограниченной ответственностью Управляющая компания «Автодор»*

сокращенное фирменное наименование: *ООО УК «Автодор»*

идентификационный номер налогоплательщика (ИНН) (при наличии): *7709874971*

основной государственный регистрационный номер (ОГРН) (при наличии): *1117746252227*

место нахождения: *город Москва*

вид контроля, под которым находится организация, в отношении которой эмитент является контролирующим лицом (прямой контроль, косвенный контроль): *прямой контроль*

признак осуществления эмитентом контроля над организацией, в отношении которой он является контролирующим лицом (право прямо или косвенно (через подконтрольных ему лиц) распоряжаться в силу участия в подконтрольной организации и (или) на основании договоров доверительного управления имуществом и (или) простого товарищества, и (или) поручения, и (или) акционерного соглашения и (или) иного соглашения, предметом которого является осуществление прав, удостоверенных акциями (долями) подконтрольной организации, более 50 процентами голосов в высшем органе управления подконтрольной эмитенту организации; право назначать (избирать) единоличный исполнительный орган подконтрольной эмитенту организации; право назначать (избирать) более 50 процентов состава коллегиального органа управления подконтрольной эмитенту организации): *право назначать (избирать) единоличный исполнительный орган подконтрольной Эмитенту организации; право назначать (избирать) более 50 процентов состава коллегиального органа управления подконтрольной Эмитенту организации)*

размер доли участия эмитента в уставном (складочном) капитале подконтрольной эмитенту организации: *100%*

размер доли обыкновенных акций подконтрольной организации, принадлежащих эмитенту: *не применимо, подконтрольная организация не является акционерным обществом*

количество обыкновенных акций подконтрольной организации, принадлежащих эмитенту: *не применимо, подконтрольная организация не является акционерным обществом*

общая номинальная стоимость обыкновенных акций подконтрольной организации, принадлежащих эмитенту: *не применимо, подконтрольная организация не является акционерным обществом*

в случае косвенного контроля - последовательно все подконтрольные эмитенту организации (цепочка организаций, находящихся под прямым или косвенным контролем эмитента), через которых эмитент осуществляет косвенный контроль над организацией, в отношении которой он является контролирующим лицом. При этом в отношении каждой такой организации указываются полное и сокращенное (при наличии) фирменные наименования (для коммерческих организаций), наименование (для некоммерческих организаций), место нахождения, идентификационный номер налогоплательщика (ИНН) (при наличии), основной государственный регистрационный номер (ОГРН) (при наличии): *не применимо*

размер доли подконтрольной организации в уставном (складочном) капитале эмитента: *0%. Эмитент является некоммерческой организацией, не основанной на членстве. Уставный капитал отсутствует*

размер доли обыкновенных акций эмитента, принадлежащих подконтрольной организации: *не применимо, Эмитент не является акционерным обществом*

описание основного вида деятельности подконтрольной эмитенту организации:

Основной вид деятельности: деятельность головных офисов (ОКВЭД 70.10)

Уставом подконтрольной Эмитенту организации предусмотрено осуществление следующих видов деятельности:

- *выполнение функций управляющей организации, в том числе, в порядке, предусмотренном статьей 69 Федерального закона «Об акционерных обществах» и статьей 42 Федерального закона «Об обществах с ограниченной ответственностью»;*

- *предоставление услуг по администрированию хозяйственной деятельности в качестве управляющего;*

- *консультирование по вопросам коммерческой деятельности, управления, оказание консультационных, маркетинговых, информационных услуг, услуг правового характера, услуг в области управления персоналом, кадровой работы и услуг в области организации хозяйственной деятельности юридических лиц;*

- деятельность по оказанию услуг в области бухгалтерского учета;
- консультирование по вопросам права;
- консультирование по вопросам организации бизнес-процессов;
- оказание сервисных услуг (в том числе предоставление в аренду транспортных средств с экипажем; аренда и лизинг легковых автомобилей и легковых автотранспортных средств, грузовых транспортных средств, строительных машин и оборудования, подъемно-транспортного оборудования, контрольно-измерительной аппаратуры, прочих видов транспорта, оборудования и материальных средств, оборудования научного и промышленного назначения; транспортировка и иное перемещение легковых и грузовых автомобилей, строительных машин и оборудования, подъемно-транспортного оборудования и т.п.);
- маркетинговая деятельность;
- деятельность по предоставлению финансовых услуг;
- предоставление услуг связи и иных инфокоммуникационных услуг;
- научно-исследовательская и инновационная деятельность;
- осуществление международной и внешнеэкономической деятельности, в том числе в области внешней торговли, создание в Российской Федерации и за рубежом предприятий и организаций различных организационно-правовых форм и форм собственности (включая предоставление экспортных услуг и инвестиционную деятельность на территории других государств);
- посредническая и торгово-закупочная деятельность (операции по оптовой и розничной купле-продаже, дилерская и брокерская деятельность), а также выполнение указанных видов деятельности на товарных и товарно-сырьевых биржах как в Российской Федерации, так и в иностранных государствах);
- инвестиционная деятельность, включая деятельность по организации финансирования строительства, реконструкции и комплексного обустройства автомобильных дорог, а также деятельность по привлечению российских и зарубежных прямых и заемных инвестиций, в том числе, путем создания, участия в капитале и продажи долей (акций) специальных проектных компаний;
- коммерческое посредничество и представительство;
- рекламная деятельность;
- проведение операций с недвижимостью;
- доверительное управление имуществом третьих лиц;
- организация и проведение работы с кадрами, включая подготовку и переподготовку;
- проведение конференций, выставок, ярмарок и аукционов;
- посреднические услуги в области производства, торговли (в том числе торговля легковыми автомобилями и грузовыми автомобилями, строительными машинами и оборудованием, подъемно-транспортным оборудованием, автомобильными деталями, узлами и принадлежностями, контрольно-измерительной аппаратурой и расходными материалами к ним), транспорта, строительства, жилищно-коммунального хозяйства, бытового обслуживания, образования, здравоохранения, науки, культуры и спорта;
- деятельность по созданию сети многофункциональных зон дорожного сервиса на автомобильных дорогах Государственной компании;
- предоставление услуг технического заказчика;
- деятельность в области инженерных изысканий, инженерно-технического проектирования, управления проектами строительства, выполнения строительного контроля и авторского надзора, предоставление технических консультаций в этих областях;
- предоставление услуг по управлению и инженерно-техническому сопровождению проектирования, строительства, реконструкции и комплексного обустройства автомобильных дорог общего пользования, интеллектуальных и интегрированных транспортных систем, объектов инфокоммуникационной, инженерной, придорожной инфраструктуры и дорожного сервиса;
- предоставление услуг по управлению и инженерно-техническому сопровождению эксплуатации автомобильных дорог общего пользования, интеллектуальных и интегрированных транспортных систем, а также объектов дорожного сервиса, инфокоммуникационной и придорожной инфраструктуры;
- осуществление функций заказчика разработки инвестиционных проектов, включая работы по транспортному моделированию, разработке финансовых моделей, бизнес-планов и технико-экономических обоснований проектов, документации по планировке территории, технической, юридической и иной документации, включая проекты концессионных, инвестиционных и иных соглашений по проектам, реализуемым или планируемым к реализации Обществом и его дочерними обществами в целях реализации таких проектов по модели корпоративного государственно-частного партнерства;
- осуществление функций заказчика разработки проектной документации по проектам, реализуемым Обществом и его дочерними обществами;

- осуществление функций заказчика землеустроительных и кадастровых работ;
- предоставление инжиниринговых услуг;
- эмиссионная деятельность, включая эмиссию облигационных займов;
- разработка стандартов, методических рекомендаций и иных нормативно-технических документов в установленной сфере деятельности;
- разработка информационных систем и программных комплексов;
- приобретение и использование лицензий, патентов, ноу-хау и иных имущественных и неимущественных прав на внешнем и внутреннем рынках;
- иные виды деятельности, направленные на достижение целей деятельности Государственной компании.

Персональный состав Совета директоров (наблюдательного совета) подконтрольной организации: **не применимо, Совет директоров не предусмотрен Уставом ООО УК «Автодор»**

Персональный состав коллегиального исполнительного органа (правления, дирекции) подконтрольной организации: **не применимо, коллегиальный исполнительный орган не предусмотрен Уставом ООО УК «Автодор»**

Лицо, занимающее должность (осуществляющее функции) единоличного исполнительного органа подконтрольной организации: **Генеральный директор**

№ п/п	ФИО	Доля лица в уставном капитале Эмитента, %	Доля принадлежащих обыкновенных акций эмитента, %
1.	Мауль Александр Викторович	не применимо, Уставный капитал у Эмитента отсутствует	не применимо, Эмитент не является акционерным обществом

2. Полное фирменное наименование: **Общество с ограниченной ответственностью «Автодор-Платные Дороги»**

сокращенное фирменное наименование: **ООО «Автодор-Платные Дороги»**

идентификационный номер налогоплательщика (ИНН) (при наличии): **7710965662**

основной государственный регистрационный номер (ОГРН) (при наличии): **1147746810826**

место нахождения: **город Москва**

вид контроля, под которым находится организация, в отношении которой Эмитент является контролирующим лицом (прямой контроль, косвенный контроль): **косвенный контроль**

признак осуществления Эмитентом контроля над организацией, в отношении которой он является контролирующим лицом (право прямо или косвенно (через подконтрольных ему лиц) распоряжаться в силу участия в подконтрольной организации и (или) на основании договоров доверительного управления имуществом и (или) простого товарищества, и (или) поручения, и (или) акционерного соглашения и (или) иного соглашения, предметом которого является осуществление прав, удостоверенных акциями (долями) подконтрольной организации, более 50 процентами голосов в высшем органе управления подконтрольной Эмитенту организации; право назначать (избирать) единоличный исполнительный орган подконтрольной Эмитенту организации; право назначать (избирать) более 50 процентов состава коллегиального органа управления подконтрольной Эмитенту организации): **право косвенно (через подконтрольных ему лиц) распоряжаться в силу участия в подконтрольной организации и (или) на основании договоров доверительного управления имуществом и (или) простого товарищества, и (или) поручения, и (или) акционерного соглашения, и (или) иного соглашения, предметом которого является осуществление прав, удостоверенных акциями (долями) подконтрольной организации, более 50 процентами голосов в высшем органе управления подконтрольной эмитенту организации**

размер доли участия Эмитента в уставном (складочном) капитале подконтрольной Эмитенту организации: **0%**

размер доли обыкновенных акций подконтрольной организации, принадлежащих Эмитенту: **не применимо, подконтрольная организация не является акционерным обществом**

количество обыкновенных акций подконтрольной организации, принадлежащих Эмитенту: **не применимо, подконтрольная организация не является акционерным обществом**

общая номинальная стоимость обыкновенных акций подконтрольной организации, принадлежащих Эмитенту: **не применимо, подконтрольная организация не является акционерным обществом**

в случае косвенного контроля - последовательно все подконтрольные Эмитенту организации (цепочка организаций, находящихся под прямым или косвенным контролем Эмитента), через которых Эмитент осуществляет косвенный контроль над организацией, в отношении которой он является контролирующим лицом. При этом в отношении каждой такой организации указываются полное и сокращенное (при наличии) фирменные наименования (для коммерческих организаций), наименование (для некоммерческих организаций), место нахождения, идентификационный номер налогоплательщика

(ИНН) (при наличии), основной государственный регистрационный номер (ОГРН) (при наличии):

1. Общество с ограниченной ответственностью Управляющая компания «Автодор» (ООО УК «Автодор»), место нахождения: Российская Федерация, г. Москва, ИНН: 7709874971, ОГРН: 1117746252227 – 99%.

2. Общество с ограниченной ответственностью «Автодор-Инжиниринг» (ООО «Автодор-Инжиниринг»), место нахождения: Российская Федерация, г. Москва, ИНН: 7710946388, ОГРН: 1137746777871 – 1%.

размер доли подконтрольной организации в уставном (складочном) капитале Эмитента: **0%.**
Эмитент является некоммерческой организацией, не основанной на членстве. Уставный капитал отсутствует

размер доли обыкновенных акций Эмитента, принадлежащих подконтрольной организации: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом**

описание основного вида деятельности подконтрольной Эмитенту организации:

основной вид деятельности: деятельность по эксплуатации автомобильных дорог и автомагистралей (ОКВЭД 52.21.22)

Уставом подконтрольной Эмитенту организации предусмотрено осуществление следующих видов деятельности:

- сбор платы за проезд по платным автомобильным дорогам (участкам автомобильных дорог);
- оптовая/розничная торговля электронными приборами (средствами оплаты проезда);
- обслуживание систем взимания платы за проезд по платным автомобильным дорогам (участкам автомобильных дорог);
- разборка и снос зданий; производство земляных работ;
- производство общестроительных работ;
- устройство покрытий зданий и сооружений;
- производство общестроительных работ по строительству автомобильных дорог, железных дорог и взлетно-посадочных полос аэродромов;
- производство прочих строительных работ;
- монтаж инженерного оборудования зданий и сооружений;
- производство отделочных работ;
- землеустройство;
- деятельность по разработке, созданию, обслуживанию и управлению интеллектуальными транспортными системами (ИТС);
- инвестиционная деятельность в целях реализации целей деятельности Общества;
- деятельность в области связи на базе проводных технологий;
- деятельность в области связи на базе беспроводных технологий;
- деятельность в области телефонной связи;
- деятельность в области международной телефонной связи;
- деятельность в области внутризональной телефонной связи;
- деятельность в области местной (городской, сельской) телефонной связи;
- деятельность в области подвижной радиосвязи, в том числе спутниковой связи, сотовой связи, транкинговой связи, персонального радиовызова и пр.;
- деятельность операторов связи по присоединению и пропуску трафика;
- деятельность в области радиосвязи;
- деятельность в области фиксированной спутниковой связи;
- деятельность в области документальной электросвязи;
- деятельность в области телеграфной электросвязи;
- деятельность в области телематических служб: факсимильной службы, службы обработки сообщений и электронной почты, службы телеконференций, информационной службы, включая справочные службы и службы доступа к информационным ресурсам, службы голосовой связи, службы передачи речевой информации с использованием пакетной коммуникации;
- деятельность в области передачи данных и обмена информацией между персональными компьютерами, предоставление доступа к глобальным компьютерным сетям и места для размещения информации в них;
- деятельность в области передачи (трансляции) и распределения программ телевидения;
- передача и распределение программ телевидения через системы электросвязи (кабельные, радиорелейные, спутниковые линии связи и др.);
- деятельность в области передачи (трансляции) и распределения программ звукового радиовещания;
- передача и распределения программ радиовещания через системы электросвязи (эфирные,

радиопередающие устройства, кабельные, радиорелейные, спутниковые линии связи и др.);

- производство готовых радиопрограмм;
- приобретение прав на использование готовых радиопрограмм в составе радиоканала;
- производство радиоканала по заказу организации, осуществляющей радиовещание, приобретение прав на вещание радиоканала;
- вещание радиоканалов по сетям наземного эфирного, кабельного, спутникового телерадиовещания, проводного радиовещания или с использованием информационно-коммуникационной сети Интернет;
- передача дополнительных данных, объединенных с радиовещанием;
- производство записанных на различные виды носителей радиопрограмм;
- деятельность по трансляции радиоканалов по сетям наземного эфирного, кабельного, спутникового телерадиовещания, проводного радиовещания или с использованием информационно-коммуникационной сети Интернет;
- деятельность по формированию пакетов радиоканалов (в том числе мультиплексов) для последующей трансляции по сетям наземного эфирного, кабельного, спутникового телерадиовещания, проводного радиовещания или с использованием информационно-коммуникационной сети Интернет;
- деятельность по трансляции телерадиоканалов по сетям кабельного телерадиовещания;
- техническое обслуживание сетей электросвязи;
- сдача в аренду каналов связи;
- контроль за системами и средствами связи, а также радиоэлектронными средствами, высокочастотными устройствами различных пользователей и производственно-технологическими сетями связи;
- обеспечение регулирования использования радиочастот центрального и децентрализованного назначения и радиоэлектронных средств (высокочастотных устройств) гражданского применения;
- строительство промышленных и гражданских объектов, выполнение общестроительных работ;
- выполнение ремонтно-строительных и отделочных работ;
- оказание сметных и проектных услуг;
- выполнение строительно-монтажных, пуско-наладочных, погрузочно-разгрузочных работ, сервис в области строительства;
- производство станков, автоматических устройств, оборудования, инструментов, инвентаря и другой продукции промышленного назначения;
- производство и реализация деталей, комплектующих, оборудования и его частей для машиностроения и других отраслей промышленности;
- посредническая и маркетинговая деятельность;
- деятельность по выдаче разрешений третьим лицам на использование продуктов интеллектуальной собственности и подобной продукции;
- аренда продукции интеллектуальной собственности (кроме произведений, охраняемых авторским правом, например, книг или программного обеспечения);
- получение авторских гонораров или лицензионных сборов за использование: патентованных объектов, торговых марок или знаков обслуживания, фирменных знаков, лицензий на разведку, добычу и оценку минерального сырья, франшизы;
- поставка, монтаж компьютеров, компьютерных систем, компьютерной периферии и другой оргтехники, торговля компьютерами и другой оргтехникой, сервисное обслуживание и ремонт, оказание консультационных услуг в данной сфере;
- создание и эксплуатация кабельного телевидения;
- производство полиграфической, печатной, изобразительной продукции;
- рекламная деятельность, предоставление всех видов услуг в области рекламы, включая, но не ограничиваясь, консультирование, творческое обслуживание, изготовление рекламных материалов, рекламных кампаний, оказание посреднических и иных услуг в сфере рекламы, производство рекламной продукции;
- проведение маркетинговых исследований, консультирование в области маркетинга;
- издание книг, брошюр, рекламных буклетов и аналогичных изданий, включая издание словарей и энциклопедий на электронных носителях;
- прочие виды полиграфической деятельности;
- издание газет;
- прочие виды издательской деятельности;
- производство кинофильмов, видеофильмов и телевизионных программ;
- деятельность информационных агентств: по сбору, обработке информации, производству и распространению новостных материалов, фотографий и других информационных материалов, по предоставлению научно-технической, правовой, статистической, социально-экономической, финансовой, коммерческой, отраслевой и прочей информации;

- деятельность журналистов и фоторепортеров;
- представление в средствах массовой информации;
- деятельность по обработке данных, предоставление услуг по размещению информации и связанная с этим деятельность;
- деятельность web-порталов;
- прочая деятельность информационных служб;
- производство программных продуктов;
- проведение лекций, семинаров, курсов по любой тематике, проведение выставок, презентаций и иных представительских мероприятий;
- оказание услуг по профессиональной подготовке (переподготовке) и трудоустройству граждан;
- деятельность по строительству зданий и сооружений 1 и 2 уровней ответственности в соответствии с государственным стандартом, в том числе:
 - проектирование инженерных сетей и систем;
 - технологическое проектирование и монтаж объектов связи;
 - работы по устройству наружных и внутренних сетей оборудования, прокладка и устройство линий связи, радио, телевидения;
 - пуско-наладочные работы оборудования связи;
 - выполнение функций заказчика-застройщика;
 - осуществление функций генерального подрядчика на объектах связи;
 - геодезическая деятельность, инженерные изыскания для строительства;
 - разработка, внедрение и техническая поддержка информационных систем;
 - администрирование информационных систем;
 - проектирование, строительство и эксплуатация вычислительной инфраструктуры;
 - проектирование, строительство и обслуживание систем безопасности категорийных объектов;
- аренда и лизинг прочих видов транспорта, оборудования и материальных средств;
- защита сведений, составляющих государственную тайну в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- обеспечение при осуществлении деятельности Общества защиты сведений, составляющих государственную тайну, и иной информации, доступ к которой ограничен федеральными законами;
- обеспечение мобилизационной подготовки Общества;
- научная и научно-техническая деятельность, научные исследования и разработки;
- иные виды деятельности, направленные на достижение целей деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» в соответствии Федеральным законом от 17.07.2009 №145-ФЗ «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Персональный состав Совета директоров (наблюдательного совета) подконтрольной организации: *не применимо, Совет директоров не предусмотрен Уставом ООО «Автодор - Платные Дороги»*

Персональный состав коллегиального исполнительного органа (правления, дирекции) подконтрольной организации: *не применимо, коллегиальный исполнительный орган не предусмотрен Уставом ООО «Автодор-Платные Дороги»*

Лицо, занимающее должность (осуществляющее функции) единоличного исполнительного органа подконтрольной организации:

№ п/п	ФИО	Доля лица в уставном капитале Эмитента, %	Доля принадлежащих обыкновенных акций эмитента, %
1.	Харзинов Алим Анатольевич	не применимо, Уставный капитал у Эмитента отсутствует	не применимо, Эмитент не является акционерным обществом

3. Полное фирменное наименование: *Общество с ограниченной ответственностью «Строительная компания «Автодор»*

сокращенное фирменное наименование: *ООО «СК «Автодор»*

идентификационный номер налогоплательщика (ИНН) (при наличии): *7707418878*

основной государственный регистрационный номер (ОГРН) (при наличии): *1187746772465*

место нахождения: *город Москва*

вид контроля, под которым находится организация, в отношении которой Эмитент является контролирующим лицом (прямой контроль, косвенный контроль): *косвенный контроль*

признак осуществления Эмитентом контроля над организацией, в отношении которой он является контролирующим лицом (право прямо или косвенно (через подконтрольных ему лиц) распоряжаться в силу участия в подконтрольной организации и (или) на основании договоров доверительного управления имуществом и (или) простого товарищества, и (или) поручения, и (или) акционерного соглашения и (или) иного соглашения, предметом которого является осуществление прав, удостоверенных акциями (долями) подконтрольной организации, более 50 процентами голосов в высшем органе управления подконтрольной Эмитенту организации; право назначать (избирать) единоличный исполнительный орган подконтрольной Эмитенту организации; право назначать (избирать) более 50 процентов состава коллегиального органа управления подконтрольной Эмитенту организации): ***право косвенно (через подконтрольных ему лиц) распоряжаться в силу участия в подконтрольной организации и (или) на основании договоров доверительного управления имуществом и (или) простого товарищества, и (или) поручения, и (или) акционерного соглашения, и (или) иного соглашения, предметом которого является осуществление прав, удостоверенных акциями (долями) подконтрольной организации, более 50 процентами голосов в высшем органе управления подконтрольной эмитенту организации***

размер доли участия Эмитента в уставном (складочном) капитале подконтрольной Эмитенту организации: **0%**

размер доли обыкновенных акций подконтрольной организации, принадлежащих Эмитенту: ***не применимо, подконтрольная организация не является акционерным обществом***

количество обыкновенных акций подконтрольной организации, принадлежащих Эмитенту: ***не применимо, подконтрольная организация не является акционерным обществом***

общая номинальная стоимость обыкновенных акций подконтрольной организации, принадлежащих Эмитенту: ***не применимо, подконтрольная организация не является акционерным обществом***

в случае косвенного контроля - последовательно все подконтрольные Эмитенту организации (цепочка организаций, находящихся под прямым или косвенным контролем Эмитента), через которых Эмитент осуществляет косвенный контроль над организацией, в отношении которой он является контролирующим лицом. При этом в отношении каждой такой организации указываются полное и сокращенное (при наличии) фирменные наименования (для коммерческих организаций), наименование (для некоммерческих организаций), место нахождения, идентификационный номер налогоплательщика (ИНН) (при наличии), основной государственный регистрационный номер (ОГРН) (при наличии):

1. Общество с ограниченной ответственностью «Автодор-Инжиниринг» (ООО «Автодор-Инжиниринг»), место нахождения: Российская Федерация, г. Москва, ИНН: 7710946388, ОГРН: 1137746777871 – 99%.

2. Общество с ограниченной ответственностью «Автодор-Торговая площадка» (ООО «Автодор-ТП»), место нахождения: Российская Федерация, г. Москва, ИНН: 7710938933, ОГРН: 1137746383708 – 1%.

размер доли подконтрольной организации в уставном (складочном) капитале Эмитента: **0%.**
Эмитент является некоммерческой организацией, не основанной на членстве. Уставный капитал отсутствует

размер доли обыкновенных акций Эмитента, принадлежащих подконтрольной организации: ***не применимо, Эмитент не является акционерным обществом***

описание основного вида деятельности подконтрольной Эмитенту организации:

основной вид деятельности: строительство автомобильных дорог и автомагистралей (ОКВЭД 42.11)

Уставом подконтрольной Эмитенту организации предусмотрено осуществление следующих видов деятельности:

- осуществление дорожной деятельности, включающей деятельность по проектированию, строительству, комплексному обустройству, капитальному ремонту, ремонту и содержанию, созданию и эксплуатации интеллектуальных транспортных систем, в том числе, систем взимания платы и автоматизированных систем управления дорожным движением;***

- инвестиционная деятельность, включая деятельность по организации финансирования комплексного обустройства автомобильных дорог, а также деятельность по привлечению российских и зарубежных прямых и заемных инвестиций, в том числе, путем создания, участия в капитале и продажи долей (акций) специальных проектных компаний;***

- деятельность в области инженерных изысканий, инженерно-технического проектирования, управления проектами строительства, выполнения строительного контроля и авторского надзора, предоставление технических консультаций в этих областях;***

- закупочная деятельность;***

- эмиссия облигационных займов;***

- предоставление услуг по управлению и инженерно-техническому сопровождению проектирования, строительства, реконструкции и комплексного обустройства автомобильных дорог общего пользования, интеллектуальных и интегрированных транспортных систем, объектов инфокоммуникационной, инженерной, придорожной инфраструктуры и дорожного сервиса;
- предоставление услуг по управлению и инженерно-техническому сопровождению эксплуатации автомобильных дорог общего пользования, интеллектуальных и интегрированных транспортных систем, а также объектов дорожного сервиса, инфокоммуникационной и придорожной инфраструктуры;
- разработка инвестиционных проектов, включая работы по транспортному моделированию, разработке финансовых моделей, бизнес-планов и технико-экономических обоснований проектов, документации по планировке территории, технической, юридической и иной документации, включая проекты концессионных, инвестиционных и иных соглашений по проектам, реализуемым или планируемым к реализации Обществом в целях реализации таких проектов по модели корпоративного государственно-частного партнерства;
- разработка проектной документации по проектам, реализуемым Обществом и его дочерними обществами;
- выполнение землеустроительных и кадастровых работ;
- разработка стандартов, методических рекомендаций и иных нормативно технических документов в установленной сфере деятельности;
- разработка информационных систем и программных комплексов;
- приобретение и использование лицензий, патентов, ноу-хау и иных имущественных и неимущественных прав на внешнем и внутреннем рынках;
- учреждение и(или) участие в российских и зарубежных инвестиционных фондах, включая паевые инвестиционные фонды;
- деятельность по предоставлению услуг, связанных с организацией размещения и сопровождением обращения облигационных займов;
- предоставление консультационных услуг;
- предоставление инжиниринговых услуг;
- предоставление услуг по управлению проектами;
- предоставление услуг по администрированию хозяйственной деятельности в качестве управляющего;
- осуществление международной и внешнеэкономической деятельности, включая предоставление экспортных услуг и инвестиционную деятельность на территории других государств;
- осуществление закупочной деятельности;
- осуществление издательской деятельности;
- деятельность по организации выставок, семинаров, конференций, форумов и иных публичных мероприятий;
- маркетинговая деятельность;
- деятельность по предоставлению финансовых и информационных услуг;
- производство электроэнергии и предоставление услуг энергоснабжения;
- предоставление услуг связи и иных инфокоммуникационных услуг;
- научно-исследовательская и инновационная деятельность;
- иные виды деятельности, направленные на достижение целей деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» в соответствии Федеральным законом от 17.07.2009 №145-ФЗ «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Персональный состав Совета директоров (наблюдательного совета) подконтрольной организации: *не применимо, Совет директоров не предусмотрен Уставом ООО «Строительная компания «Автодор»*

Персональный состав коллегиального исполнительного органа (правления, дирекции) подконтрольной организации: *не применимо, коллегиальный исполнительный орган не предусмотрен Уставом ООО «Строительная компания «Автодор»*

Лицо, занимающее должность (осуществляющее функции) единоличного исполнительного органа подконтрольной организации:

№ п/п	ФИО	Доля лица в уставном капитале Эмитента, %	Доля принадлежащих обыкновенных акций Эмитента, %
1.	Шайдуллин Рамиль Фоатович	не применимо, Уставный капитал у Эмитента отсутствует	не применимо, Эмитент не является акционерным обществом

4. Полное фирменное наименование: **Общество с ограниченной ответственностью «Автодор-Инжиниринг»**

сокращенное фирменное наименование: **ООО «Автодор - Инжиниринг»**

идентификационный номер налогоплательщика (ИНН) (при наличии): **7710946388**

основной государственный регистрационный номер (ОГРН) (при наличии): **1137746777871**

место нахождения: **город Москва**

вид контроля, под которым находится организация, в отношении которой Эмитент является контролирующим лицом (прямой контроль, косвенный контроль): **косвенный контроль**

признак осуществления Эмитентом контроля над организацией, в отношении которой он является контролирующим лицом (право прямо или косвенно (через подконтрольных ему лиц) распоряжаться в силу участия в подконтрольной организации и (или) на основании договоров доверительного управления имуществом и (или) простого товарищества, и (или) поручения, и (или) акционерного соглашения и (или) иного соглашения, предметом которого является осуществление прав, удостоверенных акциями (долями) подконтрольной организации, более 50 процентами голосов в высшем органе управления подконтрольной Эмитенту организации; право назначать (избирать) единоличный исполнительный орган подконтрольной Эмитенту организации; право назначать (избирать) более 50 процентов состава коллегиального органа управления подконтрольной Эмитенту организации): **право косвенно (через подконтрольных ему лиц) распоряжаться в силу участия в подконтрольной организации и (или) на основании договоров доверительного управления имуществом и (или) простого товарищества, и (или) поручения, и (или) акционерного соглашения, и (или) иного соглашения, предметом которого является осуществление прав, удостоверенных акциями (долями) подконтрольной организации, более 50 процентами голосов в высшем органе управления подконтрольной эмитенту организации.**

размер доли участия Эмитента в уставном (складочном) капитале подконтрольной Эмитенту организации: **0%**

размер доли обыкновенных акций подконтрольной организации, принадлежащих Эмитенту: **не применимо, подконтрольная организация не является акционерным обществом**

количество обыкновенных акций подконтрольной организации, принадлежащих Эмитенту: **не применимо, подконтрольная организация не является акционерным обществом**

общая номинальная стоимость обыкновенных акций подконтрольной организации, принадлежащих Эмитенту: **не применимо, подконтрольная организация не является акционерным обществом**

в случае косвенного контроля - последовательно все подконтрольные Эмитенту организации (цепочка организаций, находящихся под прямым или косвенным контролем Эмитента), через которых Эмитент осуществляет косвенный контроль над организацией, в отношении которой он является контролирующим лицом. При этом в отношении каждой такой организации указываются полное и сокращенное (при наличии) фирменные наименования (для коммерческих организаций), наименование (для некоммерческих организаций), место нахождения, идентификационный номер налогоплательщика (ИНН) (при наличии), основной государственный регистрационный номер (ОГРН) (при наличии):

1. Общество с ограниченной ответственностью Управляющая компания «Автодор» (ООО УК «Автодор»), место нахождения: Российская Федерация, г. Москва, ИНН 7709874971, ОГРН 1117746252227 – 99%.

2. Общество с ограниченной ответственностью «Автодор-Торговая площадка» (ООО «Автодор-ТП»), место нахождения: Российская Федерация, ИНН 7710938933, ОГРН 1137746383708 – 1%.

размер доли подконтрольной организации в уставном (складочном) капитале Эмитента: **0%.**
Эмитент является некоммерческой организацией, не основанной на членстве. Уставный капитал отсутствует

размер доли обыкновенных акций Эмитента, принадлежащих подконтрольной организации: **не применимо, Эмитент не является акционерным обществом**

описание основного вида деятельности подконтрольной Эмитенту организации:

основной вид деятельности: деятельность в области архитектуры, связанная с созданием архитектурного объекта (ОКВЭД 71.11.1)

Уставом подконтрольной Эмитенту организации предусмотрено осуществление следующих видов деятельности:

• оказание услуг по строительному контролю за строительством, реконструкцией, комплексным обустройством, капитальным ремонтом, ремонтом и содержанием автомобильных дорог всех видов и классификаций и относящихся к ним: защитных и искусственных дорожных; элементов обустройства автомобильных дорог; производственных и иных объектов дорожного хозяйства и объектов промышленно-гражданского строительства;

- выполнение работ по сопровождению проектов и проверке качества проектирования, строительства, реконструкции, комплексного обустройства, ремонта и капитального ремонта, качества применяемых при этом материалов, элементов и конструкций;
- оказание услуг по техническому надзору за комплексным обустройством, ремонтом и содержанием автомобильных дорог всех видов и классификаций и относящихся к ним сооружений, элементов обустройства автомобильной дороги и объектов, в том числе за оснащением инженерно-техническими средствами (системами) обеспечения безопасности на объектах транспортной инфраструктуры автомобильных дорог;
- разработка и реализация научно-технических и инновационных программ; научное и научно-техническое сопровождение инновационных проектов; выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ;
- оценка эффективности технических решений по конструированию дорожных одежд;
- оказание услуг по проверке соответствия выполняемых работ проектной документации (авторскому надзору), контролю качества дорожно-мостовых работ, инженерному сопровождению строительства, реконструкции, комплексного обустройства, ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, мостов, путепроводов и сооружений на них, а также иных объектов дорожного хозяйства и промышленно-гражданского строительства;
- сопровождение подготовки проектной документации для строительства, реконструкции, комплексного обустройства, ремонта и капитального ремонта объектов дорожного хозяйства;
- выполнение работ по диагностике и обследованию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, оценке прочности эксплуатируемых дорожных одежд и испытанию мостовых сооружений;
- техническое сопровождение проектирования, создания и эксплуатации объектов дорожной инфраструктуры, включая объекты дорожного сервиса, их проектирование, строительство и эксплуатация;
- разработка и совершенствование методов диагностики автомобильных дорог и искусственных сооружений;
- выполнение функций технического заказчика;
- осуществление деятельности по проектированию, строительству и эксплуатации научно-производственных центров, испытательных полигонов, стационарных пунктов наблюдений, центра управления полигонами;
- выполнение экспертных и координационных работ;
- проведение технических, технико-экономических и иных экспертиз в области дорожного хозяйства;
- организация и проведение выставок, научных конференций, симпозиумов, семинаров в России за рубежом;
- деятельность в области аккредитации, стандартизации и метрологии, оказание услуг по аккредитации лабораторий, поверке и калибровке средств измерений и контроля, используемых в процессе строительства, реконструкции, комплексного обустройства, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог всех типов и классификаций, а также объектов дорожного хозяйства и объектов промышленно-гражданского строительства;
- деятельность в области технического регулирования, в том числе оценки соответствия продукции и услуг;
- предоставление услуг по сбору, анализу, подготовке заключений, оформлению сводно-аналитических и иных документов по реализации инноваций, включая результаты мониторинга внедрения новых технологий, техники, конструкций и материалов;
- проведение комплекса работ по оценке состояния конструктивных элементов эксплуатируемых автомобильных дорог и искусственных сооружений на них с целью определения их остаточного ресурса;
- выполнение работ по прогнозированию состояния эксплуатируемых автомобильных дорог, в том числе методами механико-математического моделирования;
- проведение работ по предпроектному мониторингу дорожных конструкций на участках реконструкции, капитальных ремонтов и ремонтов автомобильных дорог;
- надзор и технический контроль состояния линий наружного освещения и их элементов;
- осуществление деятельности в области разработки методов, систем, технических устройств по обеспечению безопасности дорожного движения, иная деятельность, направленная на обеспечение безопасности дорожного движения;
- разработка новых типов структур дорожной сети;
- проектирование автоматических противогололедных систем;
- осуществление деятельности по оснащению инженерно-техническими средствами (системами) обеспечения безопасности на объектах транспортной инфраструктуры автомобильных дорог;

- выполнение инженерных изысканий, разработка и экспертиза проектной документации на строительство, реконструкцию, комплексное обустройство, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог всех видов и классификаций, сооружений на них и объектов промышленно-гражданского строительства;
- разработка проектной документации по оснащению инженерно-техническими средствами (системами) обеспечения безопасности на объектах транспортной инфраструктуры автомобильных дорог;
- работы в сфере дорожного движения;
- осуществление деятельности в области разработки методов, систем, технических устройств по обеспечению безопасности автомобильных дорог, искусственных дорожных сооружений и иных объектов дорожного хозяйства;
- подготовка проектов согласований на размещение информационных дорожных знаков, знаков сервиса на автомобильных дорогах в соответствии с регламентом выдачи согласований;
- оказание услуг по проведению испытаний новых материалов, технологий, конструктивных решений и конструкций на испытательных полигонах и стационарных пунктах наблюдений;
- осуществление деятельности по проектированию и строительству объектов дорожного хозяйства, гражданских объектов, объектов промышленного назначения; производственного и жилищного строительства, включая новое строительство, реконструкцию, комплексное обустройство, ремонт и капитальный ремонт дорог и дорожных сооружений;
- осуществление деятельности по эксплуатации объектов нового строительства реконструкции и комплексного обустройства (капитальный ремонт, ремонт и содержание) в дорожном хозяйстве; гражданских объектов; объектов промышленного назначения; производственного и жилищного строительства, включая автомобильные дороги и дорожные сооружения, в том числе: работы по эксплуатации: энергетических объектов; наружных инженерных сетей и оборудования; внутренних инженерных систем, технологического и инженерного оборудования;
- выполнение работ, связанных с оптимизацией затрат по содержанию энергетического оборудования и потребности в поставках электроэнергии;
- проведение мероприятий по энергосбережению и повышению энергетической эффективности, а также внедрению инновационных технологий в сфере наружного освещения;
- осуществление деятельности по оказанию услуг по охране искусственных дорожных сооружений, расположенных на автомобильных дорогах;
- осуществление деятельности по техническому обслуживанию инженерно-технических средств (систем) обеспечения безопасности на объектах транспортной инфраструктуры автомобильных дорог;
- выполнение работ по содержанию элементов линий наружного освещения, контролю и учету потребления электроэнергии линиями наружного освещения;
- учет, хранение и реализация вторичных материалов от фрезерования а/б покрытия и др.;
- формирование, администрирование и поддержание в актуальном состоянии автоматизированных баз дорожных данных, для решения на их основе задач по управлению состоянием автомобильных дорог и искусственных сооружений;
- деятельность в области архитектуры; инженерно-техническое проектирование; геолого-разведочные и геофизические работы; геодезическая и картографическая деятельность; деятельность в области стандартизации и метрологии; деятельность в области гидрометеорологии и смежных с ней областях; виды деятельности, связанные с решением технических задач;
- разработка, внедрение и широкомасштабное тиражирование прогрессивных ресурсосберегающих технологий, материалов и оборудования;
- технические испытания, исследования и сертификация, в том числе дорожно-строительных материалов;
- научные исследования и разработки в области естественных и технических наук;
- производство нефтепродуктов;
- производство прочих неметаллических минеральных продуктов;
- оказание консультационных услуг, в том числе консультирование по вопросам коммерческой деятельности и управления;
- продажа и приобретение патентов, лицензий, технологий, ноу-хау;
- проведение любых операций с движимым или недвижимым имуществом;
- предоставление в аренду автомашин (в том числе строительных), в том числе с водителем (оператором), подъемно-транспортного оборудования в целях проведения работ в дорожном хозяйстве; предоставление в аренду контрольно-измерительной аппаратуры; предоставление в аренду прочих машин и оборудования научного и промышленного назначения; предоставление в аренду контрольно-измерительной аппаратуры;

- логистическая деятельность;
- производство и реализация битуминозных смесей или битума, используемых в дорожном строительстве;
- производство изделий из асфальта и применение их в дорожном хозяйстве;
- производство промышленной продукции, строительных материалов, конструкций и изделий;
- осуществление деятельности по обработке отходов резины и использованию отходов резины в дорожном хозяйстве;
- оказание справочно-информационных и консалтинговых услуг (в соответствии с уставными видами деятельности Общества);
- подготовка технической части конкурсной документации (технические задания, проекты договоров, ведомости объемов работ);
- подготовка финансовых, транспортных моделей, бизнес-планов, в том числе по инвестиционным проектам;
- осуществление деятельности по обучению, в том числе по проведению семинаров, тренингов;
- производственный мониторинг реализации планов работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту;
- выполнение работ по разработке планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства с последующим утверждением в компетентном органе в области обеспечения транспортной безопасности;
- сопровождение подготовки и выдачи согласований технических условий на размещение инженерных коммуникаций в полосе отвода и придорожной полосе и (или) на прокладку (перестройку) пересечений ими автомобильных дорог;
- маркетинговая торгово-закупочная и снабженческо-сбытовая деятельность;
- операции промышленного или торгового характера, касающихся в прямом или косвенном плане вышеперечисленных видов деятельности и любых похожих или связанных с ними видов деятельности, способствующих их расширению или развитию;
- подготовка проектов протоколов согласования начальных цен договоров (в том числе с определением значения начальной цены договора) и обоснования начальных цен договоров на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг, аренду имущества;
- разработка и актуализация методик расчета и порядков /положений расчета и/или утверждения начальных цен договоров на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг, аренду имущества;
- осуществление работ и/или оказание услуг по проверке достоверности сметной документации объектов капитального строительства;
- защита государственной тайны в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- обеспечение при осуществлении деятельности защиты сведений, составляющих государственную тайну, и иной информации, доступ к которой ограничен федеральными законами;
- иные виды деятельности, направленные на достижение целей деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» в соответствии Федеральным законом от 17.07.2009 №145-ФЗ «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Персональный состав Совета директоров (наблюдательного совета) подконтрольной организации: **не применимо, Совет директоров не предусмотрен Уставом ООО «Автодор-Инжиниринг»**

Персональный состав коллегиального исполнительного органа (правления, дирекции) подконтрольной организации: **не применимо, коллегиальный исполнительный орган не предусмотрен Уставом ООО «Автодор-Инжиниринг»**

Лицо, занимающее должность (осуществляющее функции) единоличного исполнительного органа подконтрольной организации:

№ п/п	ФИО	Доля лица в уставном капитале Эмитента, %	Доля принадлежащих обыкновенных акций Эмитента, %
1.	Пушкарев Никита Владимирович	не применимо, Уставный капитал у Эмитента отсутствует	не применимо, Эмитент не является акционерным обществом

4.2. Дополнительные сведения, раскрываемые эмитентами зеленых облигаций, социальных облигаций, облигаций устойчивого развития, адаптационных облигаций

У Эмитента отсутствуют в обращении облигации, в том числе размещенные в рамках программы облигаций, которые бы идентифицировались Эмитентом как "зеленые облигации" и (или) "социальные облигации", и (или) "облигации устойчивого развития", и (или) "адаптационные облигации".

4.2.1. Информация о реализации проекта (проектов), для финансирования и (или) рефинансирования которого (которых) используются денежные средства, полученные от размещения зеленых облигаций, социальных облигаций, облигаций устойчивого развития, адаптационных облигаций

Информация не приводится, т.к. у Эмитента отсутствуют в обращении облигации, в том числе размещенные в рамках программы облигаций, которые бы идентифицировались обществом как "зеленые облигации" и (или) "социальные облигации", и (или) "облигации устойчивого развития", и (или) "адаптационные облигации".

4.2.2. Описание политики эмитента по управлению денежными средствами, полученными от размещения зеленых облигаций, социальных облигаций, облигаций устойчивого развития, адаптационных облигаций

Информация не приводится, т.к. у Эмитента отсутствуют в обращении облигации, в том числе размещенные в рамках программы облигаций, которые бы идентифицировались обществом как "зеленые облигации" и (или) "социальные облигации", и (или) "облигации устойчивого развития", и (или) "адаптационные облигации".

4.2.3. Отчет об использовании денежных средств, полученных от размещения зеленых облигаций, социальных облигаций, облигаций устойчивого развития, адаптационных облигаций

Информация не приводится, т.к. у Эмитента отсутствуют в обращении облигации, в том числе размещенные в рамках программы облигаций, которые бы идентифицировались обществом как "зеленые облигации" и (или) "социальные облигации", и (или) "облигации устойчивого развития", и (или) "адаптационные облигации".

4.2(1). Дополнительные сведения, раскрываемые эмитентами инфраструктурных облигаций

У Эмитента отсутствуют в обращении инфраструктурные облигации.

4.2(2). Дополнительные сведения, раскрываемые эмитентами облигаций, связанных с целями устойчивого развития

У Эмитента отсутствуют в обращении облигации, связанные с целями устойчивого развития.

4.2(3). Дополнительные сведения, раскрываемые эмитентами облигаций климатического перехода

У Эмитента отсутствуют в обращении облигации климатического перехода.

4.3. Сведения о лице (лицах), предоставившем (предоставивших) обеспечение по облигациям эмитента с обеспечением, а также об обеспечении, предоставленном по облигациям эмитента с обеспечением

В обращении нет облигаций Эмитента, в отношении которых зарегистрирован проспект или размещенные путем открытой подписки, в отношении которых предоставлено обеспечение.

4.3.1. Дополнительные сведения об ипотечном покрытии по облигациям эмитента с ипотечным покрытием

Информация в настоящем пункте не приводится в связи с тем, что Эмитент не размещал облигации с ипотечным покрытием.

4.3.2. Дополнительные сведения о залоговом обеспечении денежными требованиями по облигациям эмитента с заложенным обеспечением денежными требованиями

Информация в настоящем пункте не приводится в связи с тем, что Эмитент не выпускал облигации с заложенным обеспечением денежными требованиями.

4.4. Сведения об объявленных и выплаченных дивидендах по акциям эмитента

Информация в настоящем пункте не приводится в связи с тем, что у Эмитента отсутствуют акции, допущенные к организованным торгам.

4.5. Сведения об организациях, осуществляющих учет прав на эмиссионные ценные бумаги эмитента

4.5.1. Сведения о регистраторе, осуществляющем ведение реестра владельцев ценных бумаг эмитента

В связи с отсутствием в обращении именных ценных бумаг Эмитента, ведение реестра не осуществляется.

4.5.2. Сведения о депозитарии, осуществляющем централизованный учет прав на ценные бумаги эмитента

Предусмотрен централизованный учет прав на Биржевые облигации.

Депозитарием, осуществляющим централизованный учет прав на ценные бумаги эмитента, является:

Полное фирменное наименование: **Небанковская кредитная организация акционерное общество «Национальный расчетный депозитарий»**

Сокращенное фирменное наименование: **НКО АО НРД**

Место нахождения: **Российская Федерация, город Москва**

Почтовый адрес: **Российская Федерация, 105066, город Москва, улица Спартаковская, дом 12**

ИНН: **7702165310**

Телефон: **(495) 956-27-89, (495) 956-27-90**

Номер лицензии на осуществление депозитарной деятельности: **045-12042-000100**

Дата выдачи: **19.02.2009**

Срок действия: **без ограничения срока действия**

Лицензирующий орган: **ФСФР России**

В случае прекращения деятельности НРД в связи с его реорганизацией централизованный учет прав на биржевые облигации будет осуществляться его правопреемником.

4.6. Информация об аудиторе эмитента

Указывается информация в отношении аудитора (аудиторской организации, индивидуального аудитора) эмитента, который проводил проверку промежуточной отчетности эмитента, раскрытой эмитентом в отчетном периоде, и (или) который проводил (будет проводить) проверку (обязательный аудит) годовой отчетности эмитента за текущий и последний заверченный отчетный год.

1. полное фирменное наименование: **ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «ФИНАНСОВЫЕ И БУХГАЛТЕРСКИЕ КОНСУЛЬТАНТЫ»**

сокращенное фирменное наименование: **ООО «ФБК»**

идентификационный номер налогоплательщика (ИНН): **7701017140**

основной государственный регистрационный номер (ОГРН): **1027700058286**

место нахождения аудитора: **101000, г. Москва, ул. Мясницкая, д. 44, стр. 2**

отчетный год (годы) и (или) иной отчетный период (периоды) из числа последних трех заверченных отчетных лет и текущего года, за который (за которые) аудитором проводилась (будет

проводиться) проверка отчетности эмитента: 2023; 6 мес. 2024; 2024; 6 мес. 2025; 2025; 6 мес. 2026.

Аудитором будет проводиться аудит бухгалтерской (финансовой) отчетности в соответствии с российскими стандартами бухгалтерского учета (РСБУ) и консолидированной финансовой отчетности в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности (МСФО) за 2026 год.

вид отчетности эмитента, в отношении которой аудитором проводилась (будет проводиться) независимая проверка (бухгалтерская (финансовая) отчетность, консолидированная финансовая отчетность (финансовая отчетность); промежуточная консолидированная финансовая отчетность, промежуточная бухгалтерская (финансовая) отчетность эмитента за последний заверченный отчетный период, состоящий из 3, 6 или 9 месяцев; вступительная бухгалтерская (финансовая) отчетность: *годовая бухгалтерская (финансовая) отчетность за 2023, 2024, 2025 годы, годовая консолидированная финансовая отчетность за 2023, 2024, 2025 годы.*

сопутствующие аудиту и прочие связанные с аудиторской деятельностью услуги, которые оказывались (будут оказываться) эмитенту в течение последних трех заверченных отчетных лет и текущего года аудитором:

Обзорная проверка сокращенной консолидированной промежуточной финансовой отчетности, составленной в соответствии с МСФО, за 6 мес. 2023 года, 6 мес. 2024 года, 6 мес. 2025 года и 6 мес. 2026 года.

Аудитором будет проводиться обзорная проверка сокращенной промежуточной консолидированной финансовой отчетности в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности (МСФО) за 6 мес. 2026 года.

Факторы, которые могут оказать влияние на независимость аудитора, в том числе сведения о наличии существенных интересов (взаимоотношений), связывающих с эмитентом (членами органов управления и органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью эмитента) аудитора эмитента, членов органов управления и органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью аудитора, а также участников аудиторской группы.

Факторы, которые могут оказать влияние на независимость аудитора, отсутствуют. Существенные интересы (взаимоотношения), связывающие Эмитента (членов органов управления и органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью Эмитента) и аудитора Эмитента, членов органов управления и органов контроля за финансово-хозяйственной деятельностью аудиторской организации, а также участников аудиторской группы, определяемой в соответствии с Международным стандартом контроля качества 1 «Контроль качества в аудиторских организациях, проводящих аудит и обзорные проверки финансовой отчетности, а также выполняющих прочие задания, обеспечивающие уверенность, и задания по оказанию сопутствующих услуг», введенным в действие на территории Российской Федерации приказом Министерства финансов Российской Федерации от 9 января 2019 № 2н «О введении в действие международных стандартов аудита на территории Российской Федерации и о признании утратившими силу некоторых приказов Министерства финансов Российской Федерации», зарегистрированным Министерством юстиции Российской Федерации 31 января 2019 года № 53639, отсутствуют

Меры, предпринятые эмитентом и аудитором эмитента для снижения влияния факторов, которые могут оказать влияние на независимость аудитора.

Факторы, которые могут оказать влияние на независимость аудитора от Эмитента, отсутствуют. В случае возникновения указанных факторов, Эмитентом и аудитором будут предприняты все возможные меры, которые позволили бы избежать появления вышеуказанных факторов. Эмитент и аудиторская организация в период осуществления аудиторской деятельности указанной организацией отслеживают соблюдение требований законодательства Российской Федерации. В соответствии с требованиями ст. 8 Федерального закона «Об аудиторской деятельности» от 30.12.2008 №307-ФЗ аудитор является полностью независимым от органов управления Эмитента.

Фактический размер вознаграждения, выплаченного эмитентом аудитору за последний заверченный отчетный год, с отдельным указанием размера вознаграждения, выплаченного за аудит (проверку), в том числе обязательный, отчетности эмитента и за оказание сопутствующих аудиту и прочих связанных с аудиторской деятельностью услуг.

Фактический размер вознаграждения за оказанные услуги по аудиту годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности по РСБУ за 2025 год, а также аудит консолидированной финансовой

отчетности по МСФО за 2025 год составляет 2 772 554,40 рублей (в том числе НДС 22%). Общий размер вознаграждения, выплаченного Эмитентом за аудит (проверку), в том числе обязательный, отчетности Эмитента за 2025 год составляет 5 545 108,80 рублей (в том числе НДС). Вознаграждение, выплаченное за оказание сопутствующих аудиту и прочих связанных с аудиторской деятельностью услуг, отсутствует.

Размер вознаграждения за оказанные аудитором эмитента услуги, выплата которого отложена или просрочена эмитентом, с отдельным указанием отложенного или просроченного вознаграждения за аудит (проверку), в том числе обязательный, отчетности эмитента и за оказание сопутствующих аудиту и прочих связанных с аудиторской деятельностью услуг.

Отложенные и/или просроченные выплаты вознаграждения Эмитентом за оказанные аудитором Эмитента услуги, отсутствуют.

В отношении аудитора эмитента, который проводил проверку консолидированной финансовой отчетности эмитента, дополнительно раскрывается фактический размер вознаграждения, выплаченного эмитентом и подконтрольными эмитенту организациями, имеющими для него существенное значение, указанному аудитору за аудит (проверку), в том числе обязательный, консолидированной финансовой отчетности эмитента за последний заверченный отчетный год и за оказание сопутствующих аудиту и прочих связанных с аудиторской деятельностью услуг.

Фактический размер вознаграждения, выплаченного Эмитентом аудитору Эмитента за 2025 год, составляет 5 545 108,80 рублей (в том числе НДС).

Фактический размер вознаграждения, выплаченного аудитору подконтрольными Эмитенту организациями, имеющими для Эмитента существенное значение, за 2025 год составляет 15 537 438,93 рублей (в том числе НДС).

Вознаграждение, выплаченное за оказание сопутствующих аудиту и прочих связанных с аудиторской деятельностью услуг, отсутствует.

Порядок выбора аудитора эмитента:

– процедура конкурса, связанного с выбором аудитора эмитента, и его основные условия:

Открытый конкурс в электронной форме № 0995400000124000001 для заключения договора на проведение аудита бухгалтерской (финансовой) отчетности (согласно ч. 4 ст. 5 Федерального закона от 30.12.2008 № 307-ФЗ).

Заявки, направленные для участия в конкурсе, сопоставлялись в соответствии со следующими критериями:

- 1) цена договора,*
- 2) качество услуг и квалификация участника конкурса,*
- 3) объем предоставления гарантий качества услуг.*

– процедура выдвижения кандидатуры аудитора эмитента для утверждения общим собранием акционеров (участников, членов) эмитента, в том числе орган управления эмитента, принимающий решение о выдвижении кандидатуры аудитора эмитента:

Аудитор определен в порядке, установленном Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Утвержден в порядке, установленном Федеральным законом от 17.07.2009 № 145-ФЗ «О государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Раздел 5. Консолидированная финансовая отчетность (финансовая отчетность), бухгалтерская (финансовая) отчетность эмитента

5.1. Консолидированная финансовая отчетность (финансовая отчетность) эмитента

Ссылка на страницу в сети Интернет, на которой опубликована указанная отчетность:
<https://www.e-disclosure.ru/portal/files.aspx?id=27572&type=4>.

5.2. Бухгалтерская (финансовая) отчетность

Ссылка на страницу в сети Интернет, на которой опубликована указанная отчетность:
<https://e-disclosure.ru/portal/files.aspx?id=27572&type=3>.